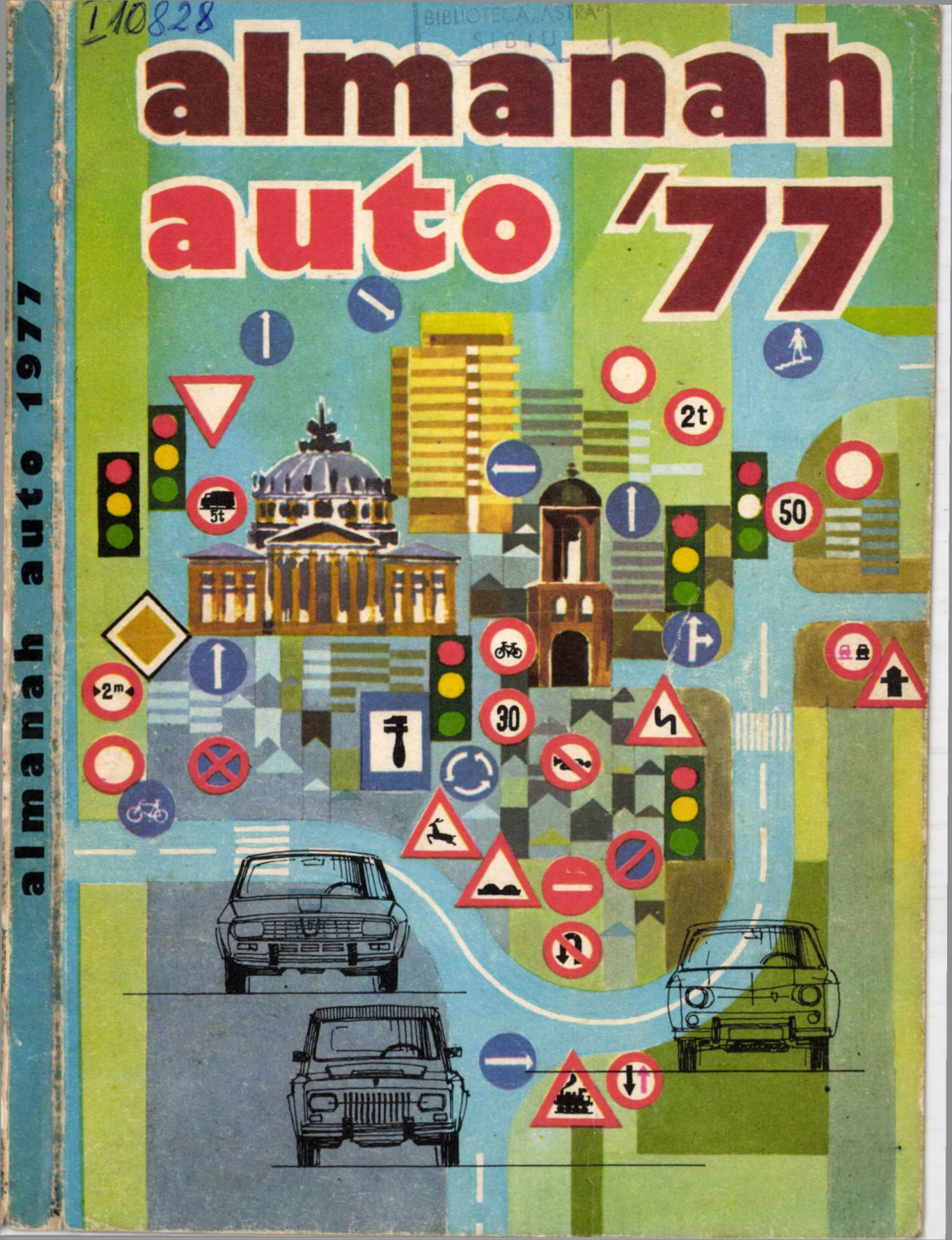
I 10828

BIBLIOTECA ASTRA SIBIU

almanah auto '77



almanah auto 1977

IUL. 2005

ÎN ALMANAHUL AUTO '77 SEMNEAZĂ:

● ION DODU BĂLAN ● STANA BUZATU ● VICTOR BEDA ● GHIZELA BUMBAC ● HORIA CONSTANTINESCU ● ȘTEFAN CIOBANU ● NEAGU COSMA ● VASILE DOCHIA ● ALEXANDRU DORASANT ● IOSIF GRUSEVSCHI ● MARIAN IONESCU ● HARALAMBIE LEREA ● DUMITRU LAZĂR ● CONSTANTIN LAZĂR ● SEVER LIVESCU ● IUSTIN MORARU ● OCTAVIAN NICULESCU ● TULIU OLTEANU ● OTTO REINDL ● MIHAI STRATULAT ● TEODOR STERESCU ● ALEXANDRU SOLOMONESCU ● MIHAI ȘOIMAN ● LIVIU ȘERBAN ● RADU TUDORAN ● NICOLAE TOMA ● NICOLAE TOPOR ● PETRE VEZEANU ● GHEORGHE VASILIU ● DAN VĂITEANU ● CONSTANTIN VASILE ● HARALAMBIE VLĂSCEANU

La mulți ani 1977

ALMANAH AUTO '77
Editat de redacția revistei «AUTOTURISM»

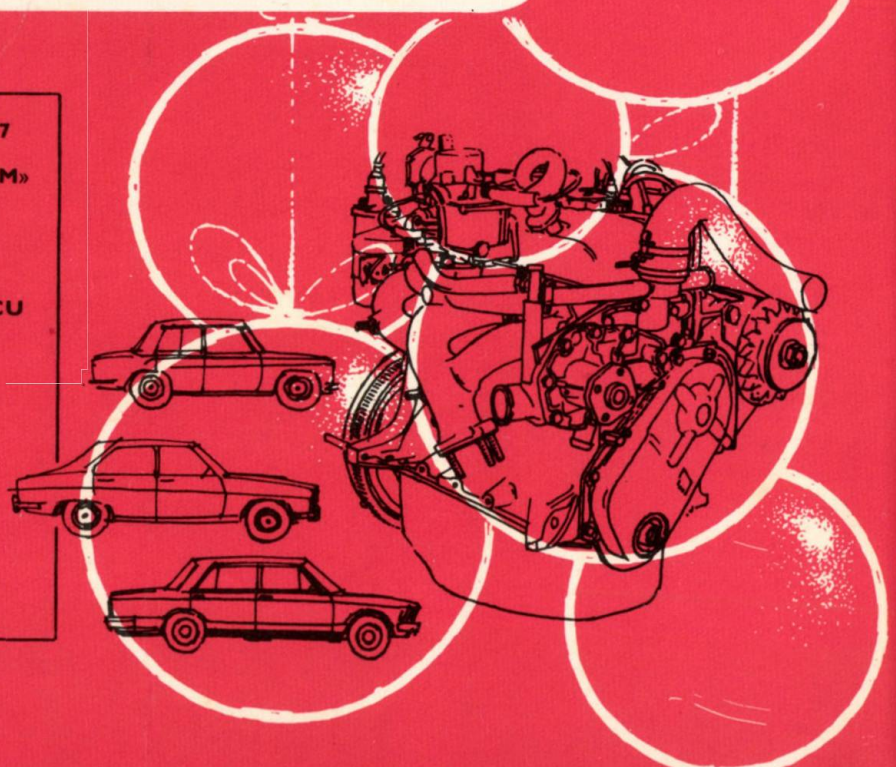
Redactor responsabil
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică:
NICOLAE NOBILESCU

Prezentarea tehnică:
DUMITRU NIȚĂ

Coperțile:
arh. HORIA CONSTANTINESCU

Tiparul:
COMBINATUL POLIGRAFIC «CASA SCÎNTEII»



I 10828

-- DEC. 2014

U FEBR 2022

ALMANAH AUTO 1977

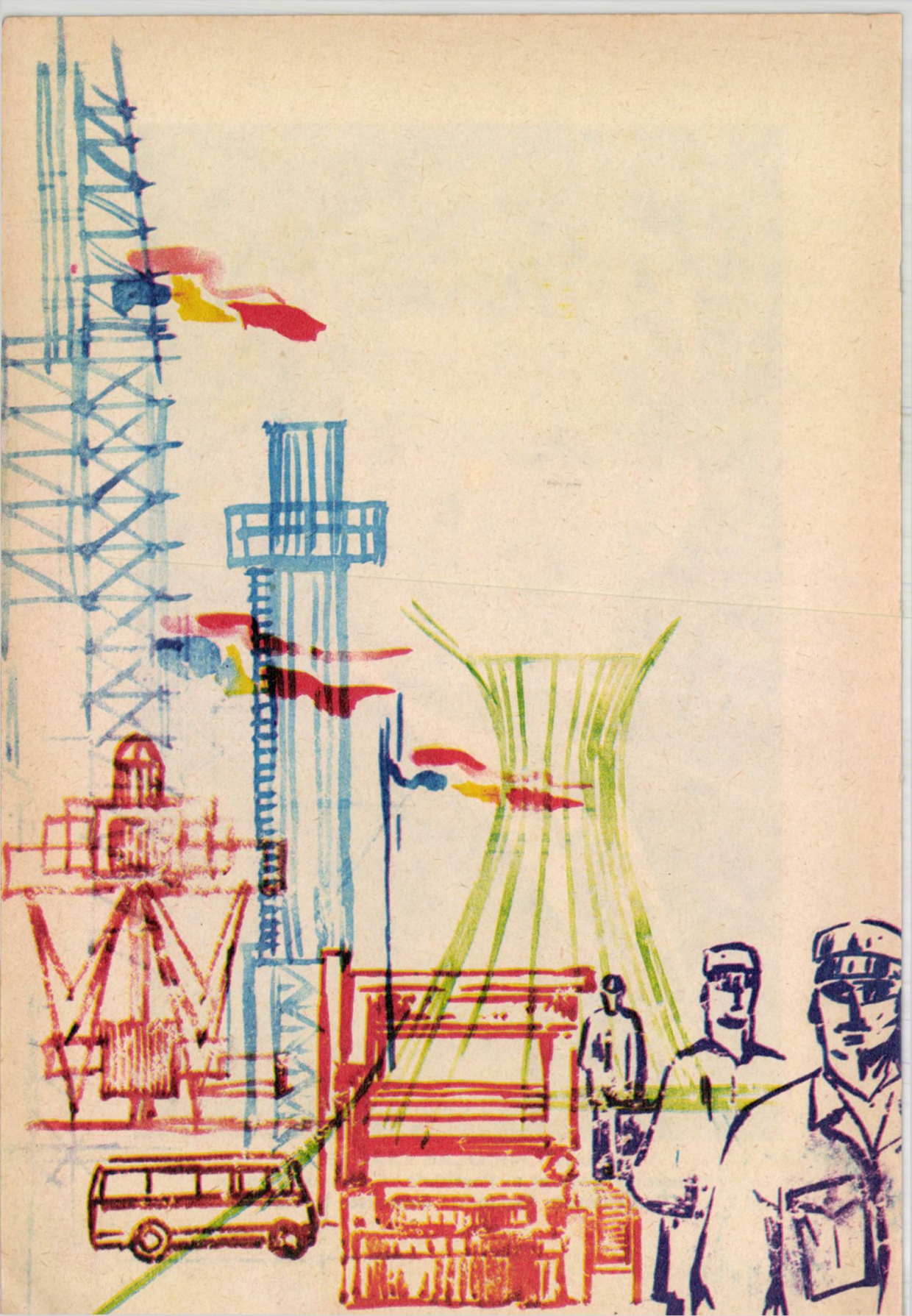
BIBLIOTECA „ASTRA"
SIBIU

26751.

DATE IMPORTANTE – 1977

24 ianuarie 1859
—Unirea Principatelor Române
26 ianuarie 1918
— S-a născut tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Republicii Socialiste România
ianuarie 1527
—450 de ani de la prima domnie a lui Petru Rareș, domn al Moldovei între anii 1527—1538 și 1541—1546
ianuarie 1927
—50 de ani de la crearea, din inițiativa P.C.R., a Ajutorului Muncitoresc Român
8—21 februarie 1907
—Marea răscoală a țăranilor din România (70 de ani)
10 februarie 1947
—30 de ani de la semnarea Tratatului de pace dintre România și Puterile Aliate și Asociate, României recunoscîndu-i-se drepturile legitime asupra Transilvaniei de Nord
februarie 1933
—Luptele revoluționare ale muncitorilor petroliști și ceferiști din România
6 martie 1945
—Instaurarea primului guvern democratic —guvern revoluționar democratic cu pronunțat caracter muncitoresc-țărănesc din istoria României
8 martie
—Ziua internațională a femeii
19—20 martie 1922
—Crearea Uniunii Tineretului Comunist din România (55 de ani)
31 martie 1893
—Constituirea partidului politic al clasei muncitoare — Partidul Social-Democrat al Muncitorilor din România
martie 1437
—A izbucnit marea răscoală de la Bobîlna a țăranilor români și maghiari din Transilvania împotriva feudalilor (540 de ani)
22 aprilie 1870
—S-a născut V.I. Lenin
27—30 aprilie 1962
—Încheierea cooperativizării agriculturii (15 ani)
1 mai
—Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc, ziua frăției muncitorilor de pretutindeni
2 mai
—Ziua tineretului din Republica Socialistă România
5 mai 1818
—S-a născut Karl Marx
8 mai 1921
—Crearea Partidului Comunist Român
7—9 mai 1927
—50 de ani de la Congresul general al Federației Partidelor Socialiste din România, la care se creează, prin unificarea acestora, Partidul Social-Democrat din România (P.S.D.R.)
9 mai 1877
—Proclamarea independenței de stat a României (100 de ani)
9 mai 1945
—Ziua victoriei împotriva fascismului. Capitularea Germaniei hitleriste
1 iunie
—Ziua internațională pentru apărarea copilului
19—21 iulie 1972
—A avut loc conferința națională a P.C.R. (5 ani)
iulie-august 1917
—Victoria repurtată de trupele române asupra cotropitorilor imperialiști pe frontul de la Mărăști, Mărășești și Oituz (60 de ani)
23 August 1944
—Eliberarea României de sub dominația fascistă. Sărbătoarea națională a Republicii Socialiste România
3—4 octombrie 1922
—A avut loc Congresul al II-lea al P.C.R. (55 de ani)
25 octombrie
—Ziua Forțelor Armate ale Republicii Socialiste România
7 noiembrie 1917
—Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie (60 de ani). Sărbătoarea națională a Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste
28 noiembrie 1820
—S-a născut Friedrich Engels
1 decembrie 1918
—Unirea Transilvaniei cu România
6—8 decembrie 1967
—A avut loc Conferința Națională a P.C.R. (10 ani)
30 decembrie 1947
—Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Populare Române (30 de ani). La 21 august 1965 țara noastră a devenit Republica Socialistă România.

Tovarășul NICOLAE CEAUȘESCU
Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România



DINAMISMUL DEZVOLTĂRII NOASTRE

«Planul pe 1977 prevede dezvoltarea în ritm înalt a întregii economii naționale și asigură mijloacele necesare realizării tuturor prevederilor. Se poate spune că acest plan este mai bine fundamentat, el asigură o bază tehnico—materială corespunzătoare. Se impune să luăm acum toate măsurile pentru folosirea deplină a posibilităților și condițiilor materiale de care dispunem în vederea îndeplinirii, la toți indicatorii, a planului pe anul viitor».

NICOLAE CEAUȘESCU

(Din cuvîntarea rostită la Plenara C.C. al P.C.R. din 2-3 noiembrie 1976).

De pe temelia remarcabilelor succese obținute în toate domeniile de activitate în primul an al cincinalului 1976—1980 pășim, cu optimism și însuflețire, spre o nouă treaptă în dezvoltarea economico-socială a țării. Planul național unic pe 1977, elaborat sub îndrumarea nemijlocită a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al partidului, președintele republicii, reflectă grija constantă a partidului nostru pentru destinul patriei socialiste, pentru destinul oamenilor muncii ce construiesc noua societate. Ritmurile înalte de dezvoltare a industriei și agriculturii, a celorlalte ramuri de producție, promovarea largă a științei și tehnicii moderne în întreaga economie, valorificarea la un nivel superior a resurselor țării, asigurarea unei eficiențe sporite în toate sectoarele și, pe această bază, creșterea venitului național, a nivelului de trai al poporului — constituie principalele obiective și sarcini ale noului an de activitate. În ansamblul său, planul pe 1977 se înscrie în ritmurile de dezvoltare prevăzute de Congresul al XI-lea pentru sporirea avuției naționale și ridicarea bunăstării celor ce muncesc, asigură continuarea cu fermitate a înfăptuirii Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

Ocupînd un loc central în construcția planului cincinal, industrializarea socialistă a țării — factor esențial al progresului multilateral al națiunii noastre socialiste — este susținută și proiectată în condițiile modernizării accelerate a structurii producției, creșterii mai rapide a

ramurilor şi sectoarelor generatoare ale progresului tehnic. Comparativ cu anul 1976, producţia globală industrială va înregistra o creştere de 10,5 la sută, ajungînd la o valoare totală de 734,5 miliarde lei. Această dezvoltare rapidă va consolida poziţia conducătoare a industriei în întreaga economie a ţării. Astfel, producţia de oţel va însuma 11,7 milioane tone, ceea ce înseamnă aproape o dublare faţă de anul 1970; construcţia de maşini va înregistra un spor de 14 la sută faţă de 1976; industria

chimică va realiza o producţie cu 13,2 la sută mai mare faţă de anul precedent, iar industria materialelor de construcţie va asigura o producţie de 15,1 milioane tone ciment.

În toate ramurile industriei sînt prevăzute sarcini mari de creştere şi de diversificare a producţiei pe seama unei valorificări mult sporite a potenţialului productiv, a materiilor prime şi a materialelor. Importante sporuri se vor obţine, de asemenea, în dezvoltarea industriei extractive, a lemnului şi materialelor de construcţie, a transporturilor şi telecomunicaţiilor, ca şi a celorlalte ramuri ale producţiei materiale.

Dimensiunile dezvoltării industriei în anul 1977 impun — aşa cum sublinia tovarăşul Nicolae Ceauşescu în cadrul Plenarei C.C. al P.C.R. din 2-3 noiembrie 1976 — preocupări mai insistente pe linia mobilizării tuturor resurselor interne de capacitate tehnică şi organizatorică, a exploatării la parametrii proiectaţi a utilajelor şi instalaţiilor, organizării raţionale a fluxurilor tehnologice, în direcţia unei mai bune planificări şi organizări a procesului de aprovizionare tehnico-materială, în vederea realizării ritmice a planului, evitării stagnărilor şi salturilor în producţie.

În corelaţie cu dezvoltarea ramurilor fundamentale ale industriei şi pe baza cerinţelor mereu crescînde ale populaţiei, producţia bunurilor de larg consum se va majora cu 10,2 la sută, înregistrînd, totodată, o puternică diversificare a sortimentelor şi un nivel superior al calităţii mărfurilor.

În anul 1977, cercetarea ştiinţifică şi tehnologică este chemată să sprijine într-o mai mare măsură dezvoltarea economiei noastre naţionale, alinierea ei la cele mai moderne cuceriri ale ştiinţei contemporane. Prin executarea celor 750 obiective principale de cercetare ştiinţifică şi dezvoltare tehnologică se va asigura o participare substanţială a concepţiei tehnologice proprii la soluţionarea efectivă a problemelor de bază ale dezvoltării economice şi sociale. Potrivit indicaţiilor date de tovarăşul Nicolae Ceauşescu, sfera cercetării ştiinţifice s-a lărgit în mod considerabil. Ea vizează valorificarea superioară a resurselor energetice şi de materii prime, elaborarea de noi materiale, asimilarea de maşini, utilaje şi instalaţii cu parametri tehnico-economici superiori, extinderea mecanizării şi automatizării de care depind, în cel mai înalt grad, creşterea productivităţii muncii şi reducerea costurilor de producţie.

În contextul dezvoltării accelerate, producţia agricolă va căpăta noi dimensiuni. Planul pe anul 1977 prevede sporirea în continuare a producţiei vegetale şi animale, pe baza lărgirii şi modernizării bazei tehnico-materiale a agriculturii, prin dotarea cu noi maşini şi utilaje, a extinderii lucrărilor de îmbunătăţiri funciare, a folosirii soiurilor de plante şi a raselor de animale de mare randament.

Aşa cum rezultă din prevederile planului, în 1977 vom realiza un amplu program de investiţii. Volumul total al investiţiilor în economia naţională se va ridica la peste 180 miliarde lei, fiind cu 16,7 la sută mai mare decît în 1976. Cea mai mare parte a fondurilor sînt alocate, în continuare, ramurilor producţiilor materiale: 53 la sută industriei şi aproape 12 la sută agriculturii.

Menţionăm însă că reducerea cheltuielilor pentru construcţii, sporirea eficienţei investiţiilor ca şi utilizarea cu maximum de randament a capacităţilor existente constituie o acţiune de mare amploare economică şi cu profundă semnificaţie politică. «**O problemă deosebit de importantă în acest sector —**

arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în cadrul Plenarei C.C. al P.C.R. din 2-3 noiembrie 1976 — **este reducerea consumurilor de materiale și a costurilor investițiilor. La consfătuirea recentă de la Comitetul Central cu activul din construcții-montaj s-a apreciat că trebuie realizată o reducere de circa 30 la sută a consumurilor actuale și, pe această bază, obținerea altor reduceri în domeniul investițiilor. În felul acesta vom folosi mai eficient mijloacele financiare și materiale de care dispunem».** Sigur, îmbunătățirea sub toate aspectele a activității de proiectare și de execuție a construcțiilor este o acțiune complexă și se află în plină desfășurare în toate județele țării. Adoptarea soluțiilor constructive celormai raționale, mai ieftine și eficiente, va conduce, fără doar și poate, la reducerea cheltuielilor și a consumurilor de materiale, dar și la o mai bună organizare a activității pe șantiere.

Aproximativ 80 la sută din sporul producției industriale prevăzut pentru 1977 se va realiza prin creșterea productivității muncii (9,2 la sută față de 1976), ca urmare a perfecționării organizării producției și a muncii în întreprinderi, secții și ateliere, a îmbunătățirii normativelor de personal, modernizării tehnologiilor de fabricație, sporirii gradului de mecanizare și automatizare a producției, întăririi ordinii și disciplinei în fiecare loc de muncă. După cum se cunoaște, sporirea eficienței economice prin creșterea productivității muncii, reducerea cheltuielilor de producție și, în primul rînd, a consumurilor de materiale, stă la baza accelerării creșterii venitului național și implicit a nivelului de trai material și spiritual al oamenilor muncii.

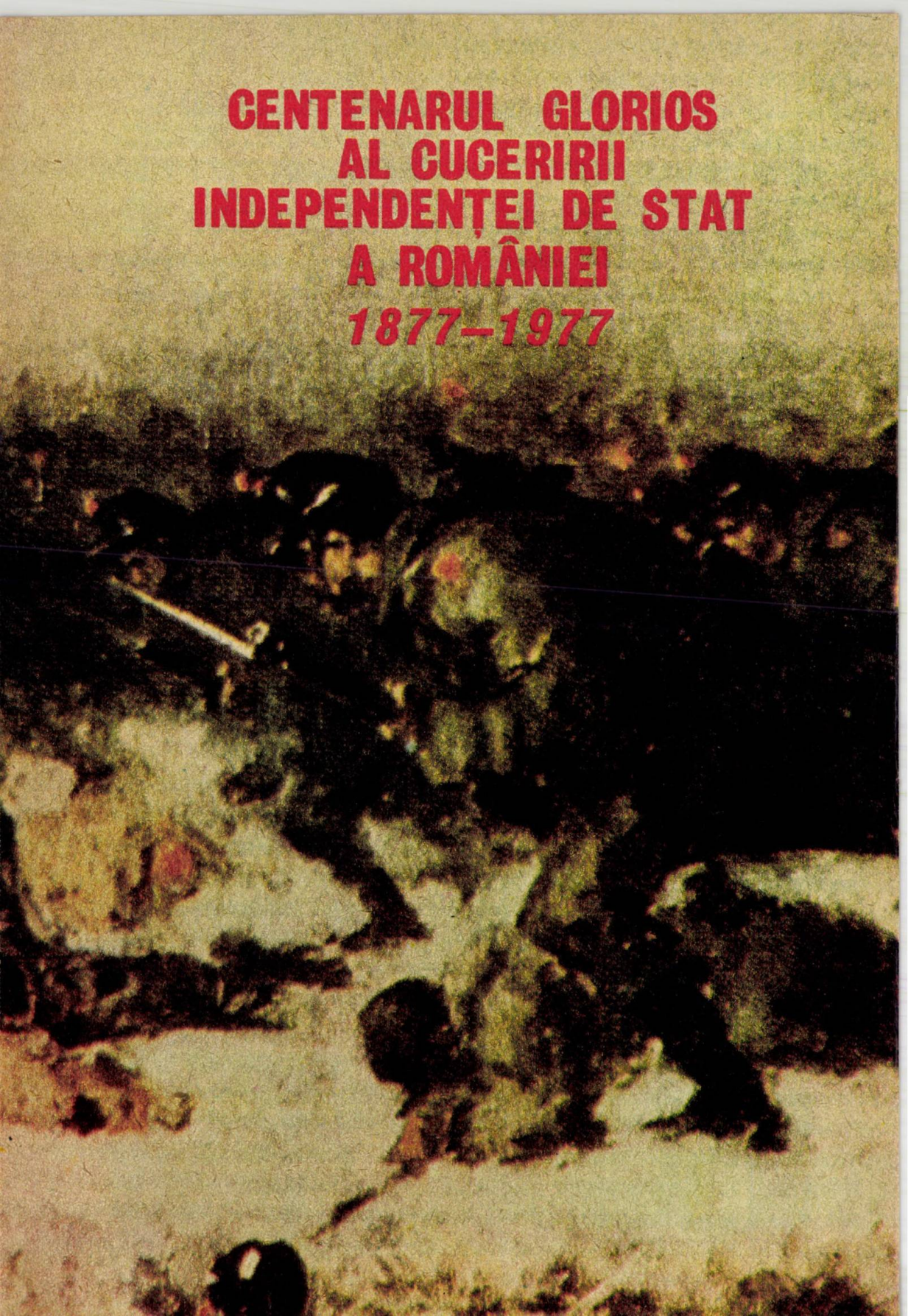
În cel de-al doilea an al actualului cincinal, veniturile totale reale ale populației pe un locuitor vor spori cu 5,9—6,3 la sută, iar retribuția medie nominală lunară va fi cu 6,3 la sută mai mare decît realizările preliminate pe anul 1976. Totodată, veniturile reale ale țărănimii, provenite din muncă, pe o persoană activă, vor crește cu 6,6—7,1 la sută în comparație cu realizările preliminate pe anul 1976.

Creșterea veniturilor reale ale oamenilor muncii, trecerea din anul 1977 la majorarea treptată a retribuției pe cincinalul 1976—1980, asigurarea condițiilor necesare în vederea unei mai bune aprovizionări a populației, trecerea din 1977 la reducerea duratei săptămînii de lucru — deocamdată sub formă experimentală, începînd cu sectoarele unde lucrează multe femei și unde sînt condiții grele de muncă — constituie noi dovezi că tot ceea ce se proiectează și se înfăptuiește în România socialistă este închinat vieții oamenilor, împlinirii aspirațiilor lor de bunăstare si fericire.

V. DOCHIA

CENTENARUL GLORIOS AL CUCERIRII INDEPENDENȚEI DE STAT A ROMÂNIEI

1877–1977



„TIMPURI DE ADUCERE-AMINTE GLORIOASĂ"

Așa se exprima Nicolae Bălcescu atunci cînd deschidea «sfînta carte unde se află înscrisă gloria României», ca să pună «înaintea ochilor fiilor ei cîteva pagine din viața eroică a părinților lor». Și, deschidea această «sfîntă carte» cu sentimentul acelei atît de largi și pătrunzătoare înțelegeri pe care a avut-o marele democrat revoluționar român asupra rostului istoriei, acela de a fi «cea dintîi carte a unei națiii, în care ea își vede prezentul, trecutul și viitorul».

Cu această înțelegere a nesecatelor izvoare de învățăminte ce le desprindem din istorie, dublată de înălțătoarele sentimente de prețuire pentru faptele de glorie și demnitate ale înaintașilor, cu această conștiință a valorilor fundamentale din care s-au țesut permanențele poporului nostru, ce leagă în mod trainic și statornic trecutul său milenar de prezentul socialismului victorios, durăm sub conducerea P.C.R., în deplină unitate și încredere, viitorul comunist al națiunii noastre. Cu această fertilă conștiință a strînsei unități între trecut, prezent și viitor ne aplecăm astăzi și întotdeauna asupra filelor de istorie a poporului român.

Urmași ai «celor mai drepți și mai viteji dintre traci», noi fii ai pămînturilor de pe tot cuprinsul Daciei străbune, moștenitori ai unui trecut eroic de luptă pentru adevăr și dreptate, deschidem cu emoție și venerație filele zbuciumatei noastre istorii, în care aflăm încrustate, cu prețul unor imense sacrificii și jertfe de sînge, actul memorabil de la 9 mai 1877, care va dăinui de-a pururi în conștiința poporului nostru ca act al dobîndirii independenței absolute de stat a României.

«Timpuri de aducere-aminte glorioasă», în care dorobanți de pe redute, «vultani de cîmpuri», «șoimi de munte», vrednici urmași ai plăieșilor de la Cetatea Neamțului, «viteji de viță veche» și «eroi de mari legende», cum îi numea bardul de la Mircești, în a sa «Odă închinată ostașilor români» aveau să ridice pe o treaptă superioară lupta necurmată a poporului nostru pentru păstrarea ființei sale, pentru apărarea pămîntului strămoșesc, a graiului și obiceiurilor străbune.

«Timpuri de aducere-aminte glorioasă» a acestui măreț și zbuciumat trecut al patriei, în care flacăra sacră a năzuințelor de libertate și independență, transmisă din generație în generație, încă de la nașterea poporului român, avea să ridice din rîndurile acestuia pe Mircea cel Bătrîn, Ștefan cel Mare, Mihai Viteazul și atîția alți vestiți voievozi și comandanți de oști care s-au situat în fruntea luptei împotriva cotropitorilor, pentru înlăturarea opresiunii străine.

«Timpuri de aducere-aminte glorioasă!», care stau mărturie faptului că aidoma Unirii Munteniei și Moldovei, înfăptuirii statului național, moment ce purcede cu mai puțin de două decenii cucerirea independenței, aidoma tuturor momentelor cruciale care și-au pus amprenta asupra destinelor poporului nostru, independența și neatîrnarea țării, a fost expresia vie și încununarea strălucită a năzuințelor de veacuri ale poporului român, opera progresistă a maselor largi populare, care într-un singur șuvoi s-au ridicat unite în fața tuturor marilor furtuni ale istoriei, care au încercat să ne supună și să ne tărîmițeze.

Din perspectiva secolului scurs de la actul energic și hotărît al națiunii române, de la acel 9 mai 1877, ne apare cu și mai multă putere faptul că acesta a fost, așa cum spunea marele Bălcescu, despre unitatea națională: «Visarea iubită a voievozilor noștri cei viteji, a tuturor bărbaților noștri cei mari care întrupară în sine individualitatea și cugetarea poporului spre a o manifesta lumii. Pentru dînsa ei trăiră, munciră, suferiră și muriră».

Din perspectiva acestui secol ca și a mileniilor care l-au precedat se profilează în toată lumina ei marea lecție a istoriei că nimic și nimeni nu poate înfrînge lupta dreaptă a unui popor hotărît să-și apere cu prețul supremului sacrificiu libertatea și demnitatea, dreptul de a fi stăpîn în propria sa casă.

Sintetizînd printr-o amplă și profundă analiză științifică propria experiență a istoriei poporului român, Programul P.C.R. subliniază că «istoria luptelor poporului român demonstrează cu putere adevărul fundamental că jugul asupririi străine poate frîna sau întîrzia pentru un timp evoluția unui popor, dar nu poate împiedica realizarea aspirațiilor sale legitime — cucerirea libertății și unității, asigurarea progresului social — dacă el este hotărît să lupte pînă la capăt cu fermitate și eroism».

Această logică și lege inexorabilă a istoriei, această lecție pe care înaintașii noștri ne-au lăsat-o încrustată cu faptele și suferințele lor în îndelungata și frămîntata istorie a poporului nostru, avea să fie confirmată cu o nouă strălucire și vigoare de istoria contemporană a României.

Fiu legitim a tot ceea ce a zămislit mai trainic și mai valoros geniul creator al poporului român, continuator al celor mai înalte tradiții de luptă ale înaintașilor noștri pentru dreptate, libertate, independență și progres social, P.C.R. avea să ridice stindardul acestei lupte milenare, înscriind noi pagini luminoase în istoria națională.

Sînt pagini ce consemnează cu litere de aur meritul nepieritor al partidului comuniștilor, afirmarea sa ca forță de avangardă a clasei muncitoare, ca exponent fidel al întregului popor, capabil să mobilizeze forțele și energia națiunii noastre în lupta pentru stăvilirea fascismului, pentru contracararea planurilor expansioniste ale Germaniei naziste, față de România, pentru apărarea integrității țării, a suveranității și independenței ei naționale.

Sînt pagini care consacră pentru totdeauna în memoria popoarelor angajarea întregii armate române cu un efectiv de peste 540 000 de oameni, a tuturor forțelor patriotice, a întregului potențial economic al țării în lupta nobilă — alături de toate popoarele Europei, de forțele progresiste ale întregii omeniri — pentru înfrîngerea fascismului, o angajare care, așa cum o atestă istoria, a început chiar

din primul ceas al insurecției noastre naționale armate antifasciste și antiimperialiste.

Sînt pagini de eroism și bărbăție care aveau să consacre cu litere de aur dubla semnificație a zilei de 9 mai în istoria de luptă a poporului nostru pentru independență și suveranitate.

De aceea, acum cînd cu venerație și respect cinstim memoria faptelor de vitejie ale eroilor de la Plevna și Griviția, de la Rahova, Vidin și Smîrdan, acum, în acest 9 mai al Centenarului independenței evocăm, deopotrivă, cu îndreptățită mîndrie patriotică lupta eroică a ostașilor români care și-au dat viața pentru cauza sfîntă a libertății și independenței patriei, pentru victoria finală asupra fascismului, pentru eliberarea nu numai a întregului teritoriu românesc ocupat de hitleriști, dar care și-au adus tributul lor de sînge alături de armatele sovietice la eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei și Austriei.

Moștenitori ai acestor «timpuri de aducere-aminte glorioasă» care mărturisesc peste veacuri legămîntul poporului nostru cu cauza nobilă a independenței și suveranității, perenitatea aspirațiilor sale seculare pentru libertate, noi ziditori ai civilizației socialismului și comunismului pe pămîntul României, cei care împlinim astăzi visul de aur al celor mai luminați fii ai neamului, avem fericirea să trăim într-o patrie liberă și prosperă, care sub conducerea P.C.R. se afirmă cu demnitate în rîndul națiunilor lumii.

Deschizînd sfînta carte, unde se află înscrisă gloria României, Bălcescu consemna: «Moștenitori ai drepturilor pentru păstrarea cărora părinții noștri au luptat atîta în veacurile trecute, fie ca aducerea-aminte a acelor timpuri eroice, să deștepte în noi simțămîntul datoriței ce avem d-a păstra și d-a mări pentru viitorime această prețioasă moștenire».

Evocînd trecutul de glorie al luptei poporului nostru întru luarea aminte a acelor timpuri de glorie și întru oțelirea hotărîrii și voinței noastre închinată propășirii țării, înălțării pe pămînturile străbune a noi cetăți ale industriei, ale științei, ale învățămîntului și culturii, tovarășul Nicolae Ceaușescu arăta: «Fără nici o îndoială că ne mîndrim cu toți cei care au știut și au ridicat sus steagul luptei pentru neatîrnare, pentru independență, cu toți cei care au luptat pentru ca poporul român să fie stăpîn pe destinele sale. Cea mai bună cinstire pe care o putem aduce înaintașilor noștri — sublinia conducătorul partidului și statului nostru — este, în primul rînd, de a face totul pentru a păstra independența, pentru a păstra demnitatea, pentru a face ca poporul nostru să fie întotdeauna stăpîn la el acasă!».

STANA BUZATU

1947 1977

TREI DECENII DE AUR

ION DODU BĂLAN

Uneori istoria așază pe umerii unor decenii semnificații și împliniri pe care nu le-au putut susține umerii masivi ai secolelor și ai mileniilor. Sînt deceniile prin care istoria își realizează — după îndelungi acumulări — spectaculoasele ei salturi calitative. Salturile acestea nu se produc, însă, automat, la împlinirea unor cicluri metafizice, cum își imaginau istoricii idealiști, prin voința nu știu cărei forțe miraculoase, exterioară devenirilor dialectice.

Ele sînt expresia lucidă a voinței maselor populare.

Ele au fost pregătite, gîndite, dorite, vreme îndelungată.

Așa sînt aceste din urmă trei decenii care marchează istoria socialistă a țării, acum în pragul celei de a treizecea aniversări a Republicii.

Trei decenii de istorie încărcate de semnificații majore.

Trei decenii de împliniri în care, după înlăturarea monarhiei, s-au realizat visurile multiseculare ale poporului român, visurile celor mai îndrăzneți luptători pentru libertate și dreptate, pentru suveranitate și independență națională, visurile artiștilor patrioți care au militat cu tot talentul lor împotriva monarhiei și pentru instaurarea Republicii, visurile clasei muncitoare, în frunte cu comuniștii, visurile și năzuințele întregului nostru popor care a dus, cu un eroism inegalabil și cu un rar spirit de jertfă, amarul luptelor pentru dreptate socială și suveranitate națională, pentru democrație și Republică.

Există, fără îndoială, o zi, un ceas anume, în evoluția fiecărui popor, în care, se poate spune că idealurile seculare, visuri și năzuințe neîmplinite vreme de milenii se întruchipează în faptă istorică fără pereche, care marchează o dată crucială în mersul înainte al poporului respectiv. O asemenea zi a fost, neîndoios, ziua de 30 Decembrie 1947, în care poporul român, sub conducerea încercatului său partid comunist, a înlăturat o monarhie rapace, străină de sufletul său și de interesele lui naționale. În 1947, familia regală, respectiv Mihai I, sintetiza în modul cel mai tipic interesele capitalului autohton și ale celui străin, rămînînd, totodată, cel mai mare latifundiar al țării, proprietarul a 152 183,87 hectare teren arabil și pădure, al unui mare parc de mașini agricole — într-o vreme cînd numeroase familii țărănești mai foloseau plugul de lemn — a 158 palate și castele ce totalizau peste 2 000 de camere.

Dacă niciodată poporul român n-a nutrit o simpatie deosebită pentru familia regală și dacă niciodată familia regală, venită de aiurea, fără a-i ști limba sau obiceiurile lui străvechi, nu s-a simțit legată de poporul român, atunci cu atît mai mult după 23 august 1944, cum era și de așteptat, ruptura aceasta s-a accentuat tot mai mult, regele, înstrăinîndu-se tot mai vădit de interesele poporului, devenind principalul sprijinitor al partidelor reacționare. Prezența monarhiei într-o Românie eliberată de sub jugul fascist, dornică să-și creeze o viață nouă, constituia un anacronism, o frînă în calea acțiunilor revoluționare ale maselor populare, în calea refacerii economiei naționale și a democratizării țării. De aceea, la 30 decembrie 1947, regele Mihai I e silit să abdice, să părăsească țara, să lase locul celei mai democratice forme de guvernămînt din istoria multiseculară a României: Republica.

Se împlinea, astfel, o veche năzuință a poporului român, a clasei muncitoare din România, în frunte cu comuniștii, a patrioților și artiștilor cei mai luminați care, exprimînd aspirațiile de libertate, suveranitate și independență ale neamului lor, au năzuit o formă de stat democratică și progresistă. Neîndoios, instaurarea Republicii în urma cu trei decenii a însemnat o victorie a bătăliei politice dusă împotriva forțelor reacționare de-a lungul multor decenii. Proclamarea republicii a însemnat dobîndirea condițiilor necesare pentru

înfăptuirea actelor revoluționare decisive ce au urmat: naționalizarea industriei și a mijloacelor de transport (11 iunie 1948), cooperativizarea agriculturii, o nouă așezare instituțională în ordinea administrării obștești, reforma învățămîntului, rezolvarea problemei naționale, afirmarea în noile condiții a constiinței revoluționare în artă și literatură, în întreaga viață spirituală a poporului. Domnia de 30 de ani a poporului în România a transformat radical fața țării, structura economică și viața oamenilor.

Sînt de atunci trei decenii cu adevărat istorice. Istorice pentru că în fiecare clipă, în fiecare ceas, în fiecare zi, și-n fiecare colț de țară, au avut loc transformări revoluționare fundamentale care au înlăturat exploatarea și asuprirea și au făcut dintr-o țară înapoiată «eminamente agricolă» — cum le plăcea unora să ne măgulească — o țară socialistă preocupată să se dezvolte multilateral după principiile științifice ale învățăturii marxist-leniniste, o țară în plin avînt constructiv, în care poporul e stăpîn pe soarta sa, e proprietarul, producătorul si beneficiarul mijloacelor de producție, administratorul priceput și apărătorul lor curajos; o țară dornică de pace și de colaborare cu toate popoarele lumii, o țară recunoscută ca atare pe toate meridianele globului.

Trei decenii în care s-au produs mutații economice, sociale, spirituale și s-a transformat fața țării și fizionomia morală a oamenilor cît nu le-a transformat o întreagă istorie.

Trei decenii de revoluție. Trei decenii de experiență românească în construirea socialismului.

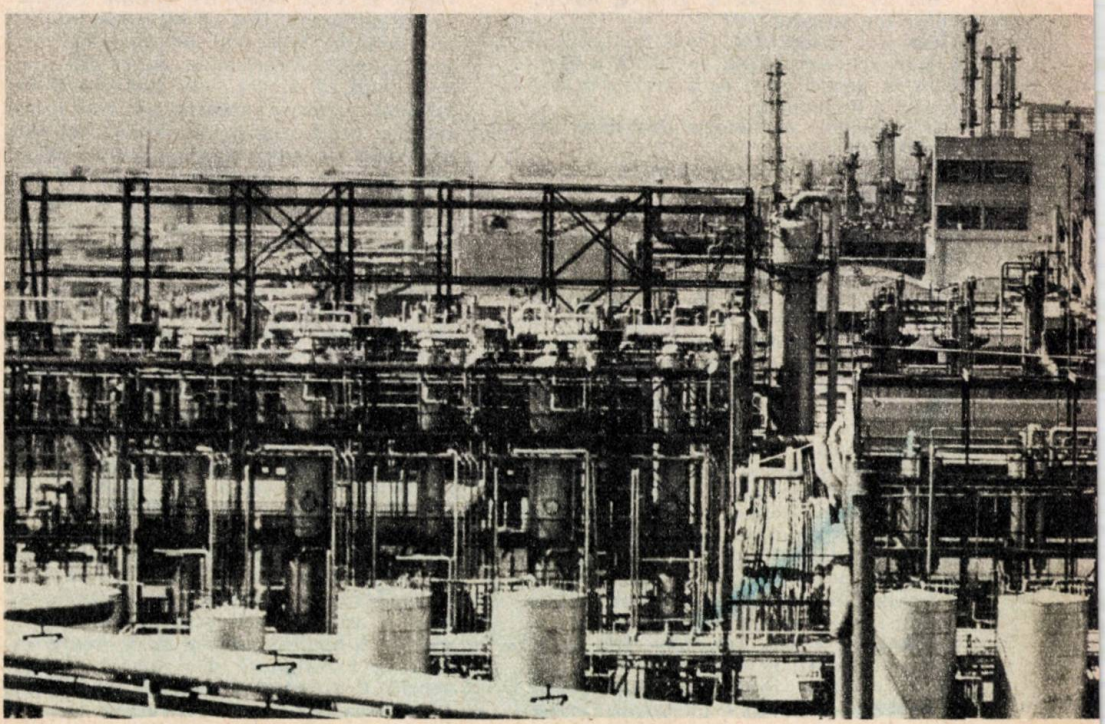
Trei decenii de construcție, de mecanizare a agriculturii, de industrializare, de mutații în viața socială și în conștiința oamenilor.

Trei decenii de luptă aprigă împotriva a tot ceea ce e învechit și retrograd, anacronic și ostil noului și progresului.

Trei decenii de respectare și valorificare creatoare a mostenirii trecutului progresist; trei decenii de inovații în toate domeniile de activitate; trei decenii în care tradiționala omenie românească s-a exprimat tot mai plenar pe coordonatele umanismului socialist.

În anii socialismului, în aceste glorioase trei decenii omenia noastră tradițională a beneficiat și beneficiază în continuare de condițiile obiective ale unei afirmări maxime. Simțul ascuțit al valorilor etice, caracteristică fundamentală a poporului nostru, s-a exprimat mai răspicat ca oricînd în zilele Congresului al XI-lea al P.C.R., în măsurile inițiate de secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, cu privire la educația comunistă a maselor în istorica sa expunere de la Congresul Educației Politice și al Culturii Socialiste.

Acest climat spiritual efervescent s-a instaurat pretutindeni pentru că, în concepția noastră comunistă, bunurile materiale și spirituale se produc nu ca un scop în sine, ca un mijloc de sporire a profitului unuia sau altuia, ci pentru a ridica nivelul de viață al întregii societăți, pentru a contribui neîntrerupt la împlinirea personalității umane, la fericirea omului, la desă-



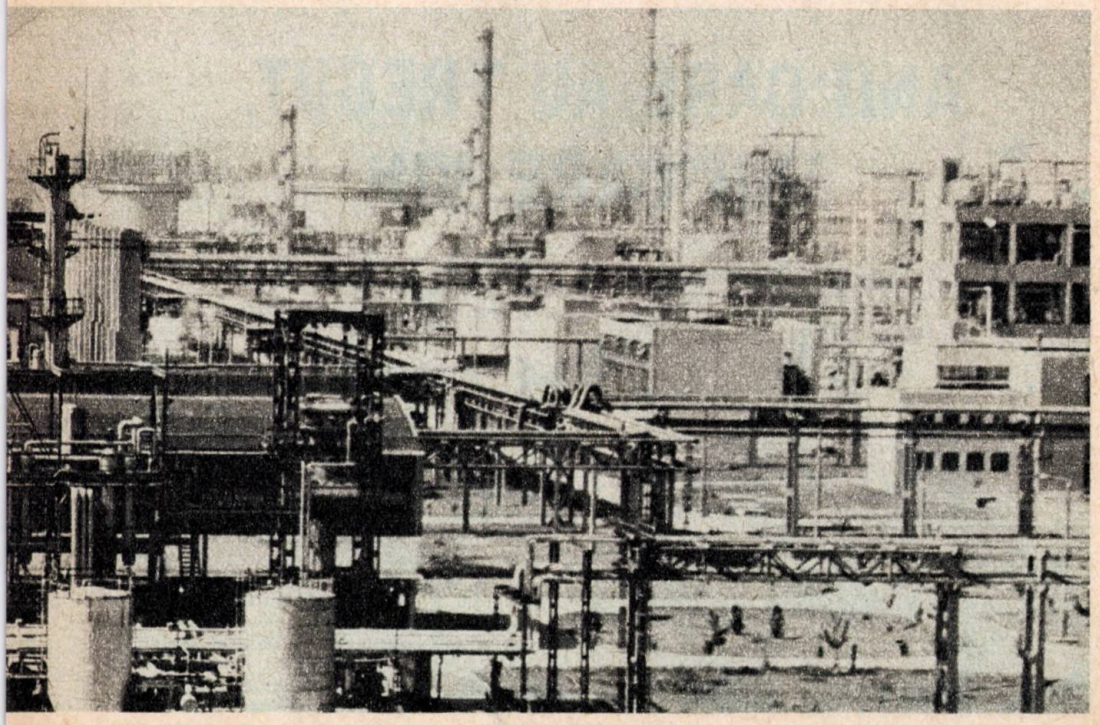
vîrșirea lui morală. Grija față de om, cultul muncii, respectarea valorilor materiale și spirituale — produse ale străduințelor tuturor — sentimentul dreptății, ca o realitate concretă și nu doar ca o literă moartă de lege, de unde egalitatea adevărată, prețuirea fiecăruia după munca sa și după aportul său la dezvoltarea societății, a patriei sînt atributele morale ale acestor trei decenii de viață nouă. Acestea sînt principii etice care străbat ca un fascicul de lumină toate măsurile conducerii noastre de partid și de stat, toate actele secretarului general al partidului și președintele Republicii, tovarășul Nicolae Ceaușescu.

S-au afirmat în ultima vreme mai mult ca oricînd principiile unei morale vii, autentice, concrete, cerută nemijlocit de viață și nu doar de norme etice abstracte. E de neînțeles un comunist care nu respectă familia, care nu reacționează cu hotărîre împotriva protecționismului, a nepotismului, superficialității, a lipsei de răspundere, a incompetenței. Sînt aspecte negative pe care principiile moralei comuniste le combat cu toată fermitatea, cu înțelepciunea cu care, de peste 2 000 de ani, poporul nostru le-a vestejit în proverbele și literatura sa gnomică. În acest spirit literatura, arta socialistă își intensifică rolul lor educativ, contribuie tot mai mult la formarea și dezvoltarea conștiinței comuniste a constructorilor noii vieți. În acest domeniu s-au obținut rezultate remarcabile. S-a îmbogățit substanțial viața spirituală și culturală a populației, a crescut conștiința politico-cetățenească a maselor, setea lor de frumos, de cultură și de știință, s-au afirmat energii creatoare din rîndul tuturor păturilor sociale, ale românilor și ale naționalităților conlocuitoare maghiari, germani, sîrbi.

Trei decenii de luptă și strădanii pentru desăvîrșirea personalității umane, pentru fericirea omului, pentru respectarea demnității sale.

Trei decenii în care prin binefacerile civilizației s-au șters sensibil deosebirile catastrofale altădată dintre sat și oraș, dintre munca fizică și cea intelectuală. În toți acești ani a avut loc o explozie creatoare, pretutindeni la noi.

E o dăruire și un elan nemaiîntîlnit, la scara întregului popor, mobilizat de partid, de secretarul său general și președintele Republicii, tovarășul Nicolae Ceaușescu, pentru înfăptuirea socialismului și comunismului în patria noastră. Toate acestea, alături de atîtea altele, marchează caracterul cu adevărat istoric al acestor trei decenii, ale căror dimensiuni politico-sociale, s-au afirmat puternic după Congresele al IX-lea, al X-lea și al XI-lea ale Partidului Comunist Român, congrese care au deschis o etapă nouă, superioară, în evoluția societății românești spre comunism. Pentru continua înflorire a Republicii noastre socialiste, acționează cu patriotism și abnegație, strîns unită în jurul partidului și al conducerii sale, în frunte cu secretarul său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu, întreaga noastră națiune socialistă care își lasă amprenta ei eroică pe înfăptuirile ce fac din aceste trei decenii, decenii de măreață istorie ale unei Republici măreție.



ANII CARE AU TRECUT, ANII CARE VIN

NEAGU COSMA,
prim-vicepreşedinte
al Automobil Clubului Român

Mişcarea automobilistică din ţara noastră are o veche tradiţie. România a fost printre primele 10 ţări din Europa, care au introdus automobilul în circulaţie şi a 6-a din lume (după Franţa, S.U.A., Anglia, Germania şi Italia) care a organizat curse de automobile. Tot printre primele în Europa s-a înscris şi societatea Automobil Clubul Român, creată în 1904, «pentru încurajarea gustului, mişcării şi industriei automobilistice», avînd filiale în oraşele Craiova, Brăila, Botoşani, Iaşi, Tg. Jiu, Rm. Sărat şi Ploieşti.

Tradiţiile mişcării automobilistice din ţara noastră au fost continuate, pe un plan superior, de Automobil Clubul Român, reînfiinţat în martie 1967. În contextul dezvoltării viguroase, multilaterale, a ţării, din ultimul deceniu, al

eforturilor creatoare pentru înfăptuirea programului partidului de ridicare a nivelului de viață și de civilizație al întregului nostru popor activitatea A.C.R. a cunoscut, evident, o perfecționare și o diversificare continuă, pe măsura creșterii mișcării automobilistice în România.

Bilanțul realizărilor din deceniul 1967—1977 demonstrează că asociația noastră își îndeplinește cu succes sarcinile încredințate de conducerea partidului și statului nostru într-un domeniu specific. Automobil Clubul Român a devenit astfel o organizație obștească, puternică, în plin proces de dezvoltare, cu un activ de peste 140 000 membri, care cuprinde: 39 filiale județene și una în municipiul București, 26 filiale orășenești constituite în principalele localități din țară și peste 1 000 de cercuri automobilistice create în mari uzine, întreprinderi, fabrici și instituții.

Înscriindu-se în amplul program de formare a omului nou, asociația noastră acționează cu toate forțele de care dispune pentru formarea și educarea masei de automobiliști în spiritul eticii și echității socialiste, pentru îmbunătățirea securității circulației rutiere. Este o datorie de cinste pentru asociația noastră de a milita cu fermitate pentru traducerea în viață a prețioaselor indicații cuprinse în caldul și însuflețitorul mesaj adresat de tovarășul Nicolae Ceaușescu Automobil Clubului Român, cu prilejul Conferinței pe țară din aprilie 1974, în legătură cu formarea și educarea conducătorilor auto.

Punînd în centrul preocupărilor sale asigurarea unor servicii cît mai eficiente pentru membrii săi, clubul nostru și-a creat o importantă bază tehnico-materială, concretizată în: 46 de stații de asistență tehnică dotate cu aparatură și utilaje cu o înaltă tehnicitate; un parc de 125 mașini de depanare rutieră, remorcări și transport de autoturisme avariate. Asistența tehnică rutieră oferă, astfel, o gamă largă de servicii, în concordanță cu solicitările membrilor, cu exigențele acestora și a nevoilor impuse de dezvoltarea automobilismului și a intensității circulației rutiere.

Asistența turistică reprezintă un alt domeniu

de activitate al asociației noastre. Prin intermediul Touring A.C.R. sînt organizate călătorii turistice în țară și în străinătate, individual sau în grup, cu asigurarea serviciilor și carburanților pentru membrii asociației. Deși numărul turiștilor români care călătoresc în străinătate este în creștere, de la un an la altul, sîntem conștienți de faptul că în acest domeniu mai avem multe de făcut pentru ca această activitate a clubului nostru să se situeze, din toate punctele de vedere, la nivelul exigențelor actuale.

Și pe linia acordării asistenței juridice s-au obținut progrese. Filialele județene A.C.R. dispun de un larg activ de juriști voluntari, de înaltă competență, cu bogată experiență în legislația rutieră. Ei acordă, cu promptitudine asistență juridică atît membrilor asociației noastre cît și turiștilor străini, ca urmare a unor înțelegeri internaționale pe această linie, la care A.C.R. este parte.

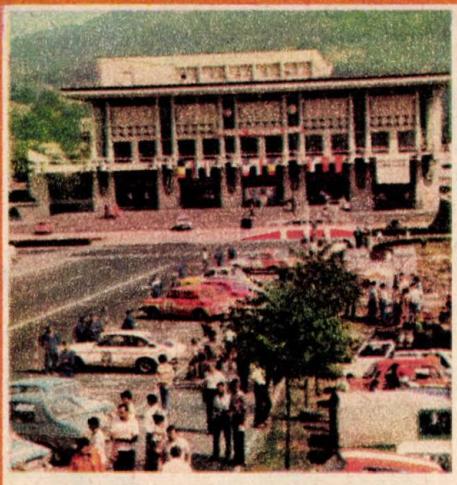
Prin intermediul presei, radioului și televiziunii, clubul nostru, împreună cu Inspectoratul General al Miliției și Inspectoratele județene ale Ministerului de Interne, a efectuat o largă popularizare a legislației rutiere naționale în vederea cunoașterii acesteia de către participanții la traficul rutier. A.C.R. este hotărît ca în viitor să-și intensifice eforturile pentru a contribui cît mai eficient, prin toate mijloacele de care dispune, la îmbunătățirea continuă a siguranței circulației rutiere.

Activitatea sportivă automobilistică și de karting este condusă, după cum se știe, de Federația Română de Automobilism și Karting (F.R.A.K.) a Automobil Clubului Român. În cadrul federației funcționează comisii centrale și locale de specialitate. Pînă în prezent, la F.R.A.K. sînt afiliate 29 cluburi și asociații sportive care legitimează 657 sportivi (387 la automobilism și 270 la karting). Omologarea în anul 1974 a automobilului românesc Dacia 1300, de către Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) ne conferă dreptul de a participa la toate competițiile internaționale organizate sub egida F.I.A. Această omologare reprezintă și o recunoaștere a performanțelor automobilului românesc care concurează cu succes alături de celelalte mărci, în toate manifestațiile automobilistice. Pentru ca și sportul automobilistic să se situeze la nivelul celorlalte ramuri sportive din țara noastră trebuie însă ca F.R.A.K.-ul să-și organizeze mai bine acțiunile și să depună eforturi mai mari decît pînă acum.

Pe lîngă concursurile înscrise în campionatul național, ne propunem să organizăm și o serie de acțiuni menite să cointereseze masa largă de automobiliști în perfecționarea conducerii auto, stăpînirea perfectă a automobilului în orice condiții meteorutiere. În atenția noastră stă, mai cu seamă, activitatea de construire și conducere a kartului, cu un accentuat caracter instructiv-educativ, o bună și indispensabilă școală pentru viitorii conducători auto.

În promovarea relațiilor sale internaționale, Automobil Clubul Român a pornit de la faptul că lărgirea acestor relații, cooperarea cu alte cluburi și asociații automobilistice, participarea activă la dezbaterea problemelor ce privesc automobilismul, turismul și sportul automobilistic, în cadrul organizațiilor internaționale, reprezintă o latură inseparabilă a procesului de dezvoltare generală a acestor activități în țara noastră. În dezvoltarea relațiilor noastre de colaborare cu cluburile partenere, am acordat și acordăm o atenție deosebită colaborării cu cluburile din țările socialiste, atît bilateral cît și în cadrul organismelor internaționale cu profil automobilistic.

Amplul program adoptat de Conferința pe țară a A.C.R. are la bază prețioasele îndrumări date de secretarul general al partidului în mesajul adresat asociației noastre în aprilie 1974. Potrivit acestui program, A.C.R. desfășoară o largă activitate educativă în rîndul automobiliștilor, contribuie, printr-o strînsă conlucrare cu organele de stat, la mai buna cunoaștere a normelor de conducere auto și la respectarea regulilor de circulație, la mărirea gradului de siguranță a circulației rutiere, la dezvoltarea spiritului gospodăresc pentru utilizarea cît mai rațională a combustibilului și lubrifianților.



Obiectivele de bază ce stau în fața Automobil Clubului Român se încadrează în prevederile cuprinse în programul adoptat de Congresul al XI-lea al partidului în legătură cu dezvoltarea multilaterală a patriei. Ele asigură cadrul necesar pentru satisfacerea cerințelor mereu crescînde ale membrilor asociației noastre, care, pînă la finele actualului cincinal, vor număra circa 300 000.

Investițiile prevăzute pentru acest cincinal vor face să apară, în multe din orașele noastre, moderne stații de asistență tehnică, dotate cu utilaje la nivelul tehnicii contemporane. Printre filialele care vor beneficia de asemenea stații pe primul loc se situează filiala municipiului București, filială cu cel mai mare număr de membri.

Pentru a realiza integral această importantă sarcină vom dezvolta, cu prioritate, baza tehnico-materială care să confere posibilitatea diversificării și lărgirii gamei de servicii oferite membrilor A.C.R.

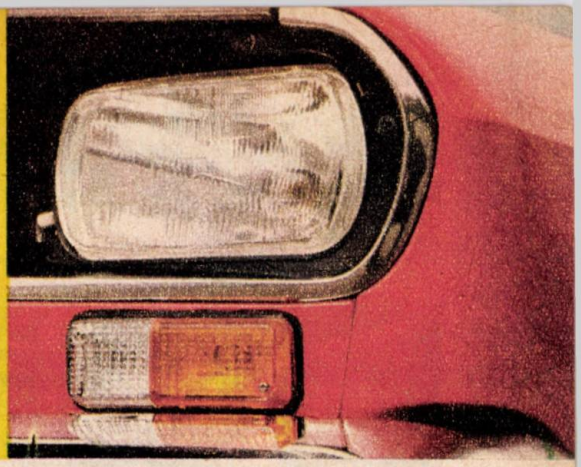
O atenție sporită vom acorda elaborării unor programe turistice și de agrement pentru automobiliștii români. Avem în vedere introducerea unui sistem de Package-Tour intern, prin care turistul automobilist va avea asigurată cazarea și demi-pensiune în orașele etapă pe care și le va alege în traseul său, prin filiala de reședință.

Activitatea educativă desfășurată de asociația noastră în formarea unei etici rutiere corespunzătoare se va baza pe o acțiune de propagandă concretă, cu prezentarea pe larg a importanței instaurării unui comportament civilizat pe drumurile publice. In același timp vom acționa cu fermitate pentru organizarea unor acțiuni menite să ducă la perfecționarea conducerii auto, Recent, am inițiat un concurs pentru acordarea distincției «Automobilist fără evenimente de circulație». Concursul se desfășoară pe etape și este prevăzut cu premii care să stimuleze pe conducătorii de autovehicule cu o conduită corespunzătoare pe drumurile publice.

Mobilizat de avîntul cu care întregul nostru popor înfăptuiește, sub conducerea partidului, mărețul plan de construire a societății socialiste multilateral dezvoltate, Automobil Clubul Român va face totul pentru a-și îndeplini în condiții cît mai bune sarcinile ce-i revin, încadrîndu-se astfel în eforturile generale ale întregului nostru popor pentru obținerea unor realizări cît mai substanțiale în toate domeniile de activitate, pentru binele și fericirea întregii noastre națiuni.

P

AUTOMOBILUL ROMÂNESC LA ORA MATURITĂȚII



Industria românească de automobile a depășit cu puțin pragul celor două decenii de existență. Este la fel de tînără ca și alte ramuri ale economiei noastre naționale, create ca urmare a amplului proces de industrializare socialistă a țării. Cronologic vorbind, se impun a fi menționate trei momente care evidențiază începuturile producției de automobile în România.

— În primăvara lui 1954, după numai zece ani de la Eliberarea României de sub dominația fascistă și deschiderea generoasei perspective a construcției socialiste, colectivul de muncitori, ingineri și tehnicieni de la Întreprinderea «Steagul Roșu» din Brașov a realizat primul automobil de fabricație românească — autocamionul «Steagul Roșu 101» (SR—101). Construirea primului autocamion românesc nu a fost și nici nu putea să fie un miracol. Miraculos era faptul că el a fost realizat de niște oameni care, lăsînd din mîini plugul sau sapa, au învățat meticulos complicatul alfabet al motoarelor.

— Trei ani mai tîrziu, în 1957, deci acum 20 de ani, pe șoselele patriei a apărut autoturismul de teren IMS—57, o excelentă realizare a constructorilor de la Întreprinderea mecanică din Cîmpulung Muscel. În același an, la Întreprinderea «Autobuzul» din București a început producția primelor autobuze și troleibuze necesare transportului în comun.

— Evenimentul care a avut cel mai mare ecou în rîndurile automobiliștilor din România a fost însă darea în funcțiune a Întreprinderii de autoturisme din Pitești (I.A.P.) — important obiectiv industrial pe harta economică a țării. În această unitate modernă de pe platforma Colibași-Pitești s-a realizat, în 1968, primul autoturism românesc de oraș, cunoscut sub numele de «Dacia 1100». Producția acestui model s-a bazat în cea mai mare parte pe asamblarea pieselor importate de la Regia Renault. Din acest motiv, în anul 1972 a încetat fabricarea modelului 1100.

Paralel cu Dacia 1100, la uzina din Pitești a început, în anul 1969, și producția autoturismului «Dacia 1300» model asimilat în întregime în România.

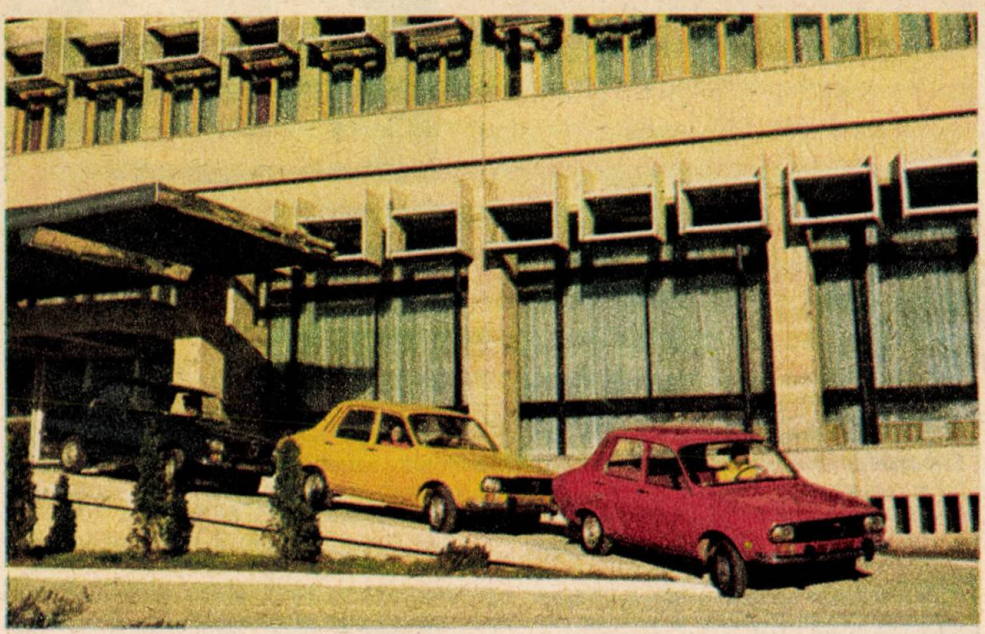
Crearea și dezvoltarea industriei naționale de autovehicule este rezultatul politicii marxist-leniniste a Partidului Comunist Român privind industrializarea socialistă a țării. Învingînd greutățile inerente oricărui început, constructorii români de automobile au satisfacția că produsele lor sînt, în prezent, competitive cu autovehiculele de aceeași clasă realizate pe plan mondial.

Autocamionului «SR 101» i s-au alăturat, după puțin timp, autocamioanele de tip «Carpați» și «Bucegi», împreună cu numeroasele lor variante, creații originale ale tehnicii românești. Astăzi, Întreprinderea de autocamioane din Brașov întrunește toate atributele unei unități moderne, puternic dezvoltate, cu un grad înalt de mecanizare și automatizare a proceselor tehnologice. Avînd o capacitate pentru o producție curentă de peste 20 de tipuri de bază și în mai bine de 100 variante constructive, întreprinderea brașoveană va realiza, în anul 1976, o producție de 36 000 de autovehicule, iar la finele actualului cincinal 1976—1980 o producție anuală de 45—50 000 unități. De pe acum, aproape jumătate din producția de bază o constituie autocamioanele echipate cu motoare Diesel.

Printre ultimele creații ale constructorilor brașoveni s-au impus autocamioanele DAC și ROMAN de 8—10, 12 și 21 de tone, echipate cu motoare Diesel de 135 și 215 C.P., avînd tracțiunea pe una, două sau trei axe. Realizate în diverse variante, la un nivel competitiv cu cele construite pe plan mondial, autocamioanele românești se exportă în peste 20 de țări. Aprecierea de care se bucură autovehiculele românești a fost confirmată recent, cînd autobasculantei Roman de 19 tone i s-au acordat diploma și medalia de aur la Tîrgul internațional de la Plovdiv (R.P. Bulgaria).

La scurt timp după primul lor succes cu IMS—57, constructorii din Cîmpulung Muscel au realizat un nou tip de autoturism de teren, denumit M—59, mult mai perfecționat decît primul model. Activitatea acestui colectiv de muncă a progresat însă continuu. De pe benzile de montaj a ieșit un autoturism de teren mai robust, cu calități dinamice remarcabile și o capacitate de tracțiune superioară — modelul M—461, care a devenit cunoscut în țară și peste hotare — datorită performanțelor și succeselor sale internaționale — sub numele elogios «Zimbrul Carpaților».

După cum se știe, autoturismul de teren



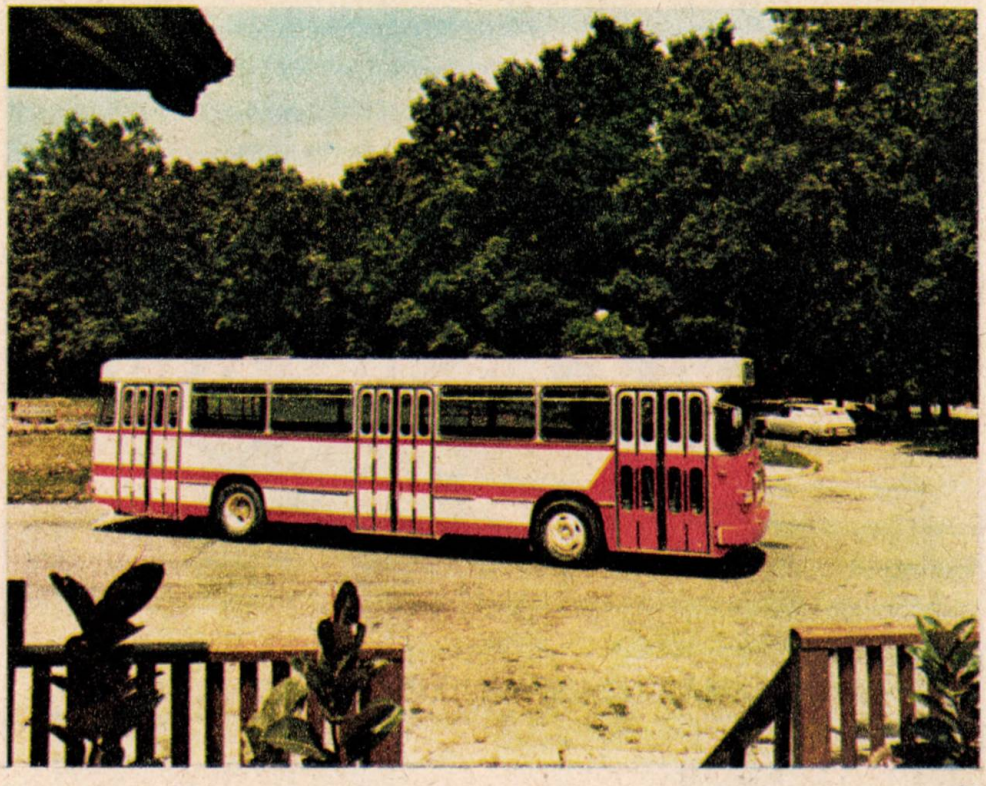
ARO M—461 a cîştigat laurii victoriei într-o serie de competiţii internaţionale, afirmîndu-se «ca o stea absolută a acestor maşini tot-teren», aşa cum scria revista vest-germană «Hobby» în nr. 15/1972. Produsele constructorilor din Muscel se exportă astăzi în peste 50 de ţări din patru continente.

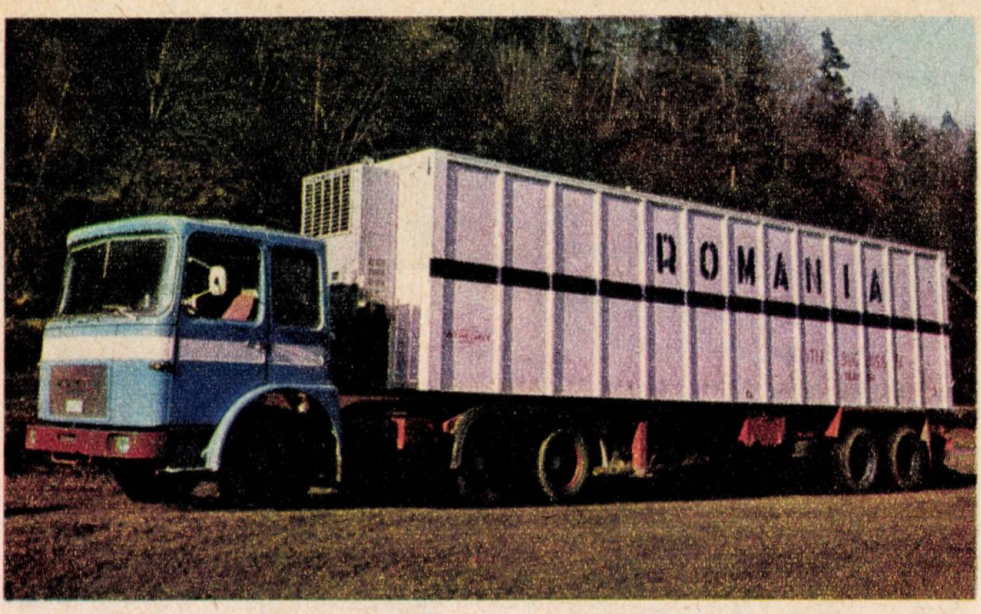
Astăzi, constructorii de la Intreprinderea mecanică Muscel fabrică seria de autoturisme ARO, care se impun prin noi performanţe tehnice, printr-o mare capacitate utilitară şi prin confort. Potrivit prevederilor de plan, în anul 1976, uzina din Cîmpulung Muscel va produce 15 000 de autoturisme de teren,

iar la finele cincinalului 1976—1980 va ajunge la o producție de 20 000 de bucăți.

Prezent la Tîrgul internațional de la Zagreb, din 1976, ARO—240 a primit, din partea organizatorilor tîrgului, medalia de aur, distincție care constituie încă o recunoaștere a performanțelor și calităților acestui autoturism.

Pornind de la o producție anuală de 12 000 de mașini, Intreprinderea de autoturisme din Pitești va fabrica în anul 1976, potrivit cifrelor de plan, 60 000 de autoturisme Dacia 1300, în diverse variante: 1300 Break; 1301; 1300 L; autosanitară, furgonetă. La Tîrgul de mostre de bunuri de consum 1976 a fost prezentata și

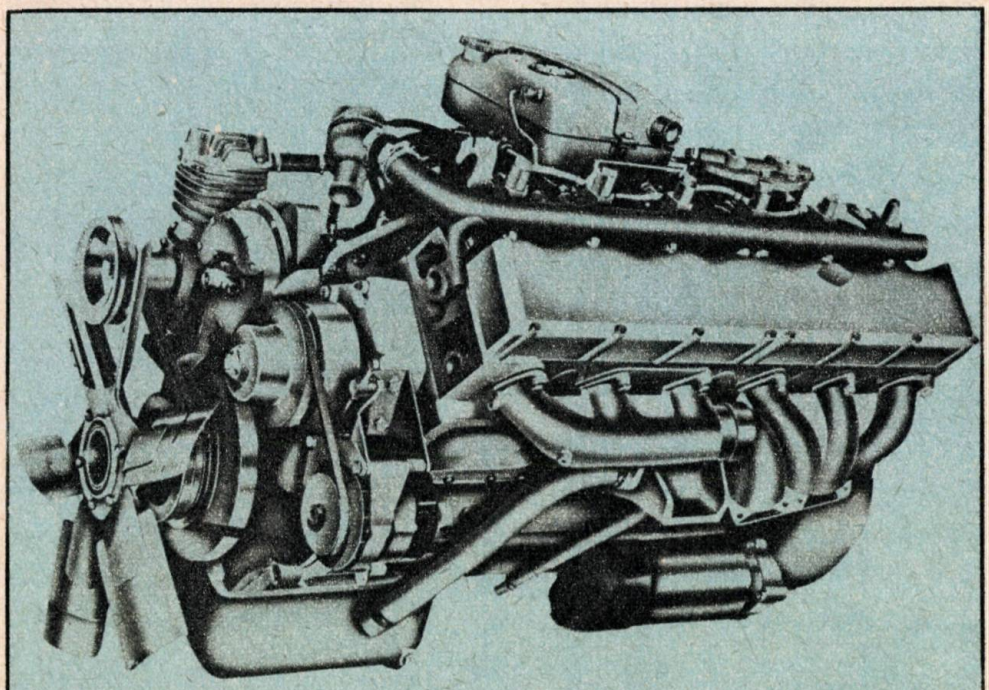




varianta 1300 LS, care se detaşează prin dotările de confort: spălător electric de parbriz, avertizor de alarmă, aparat de radio fixat într-o consolă robustă, lunete cu rezistenţă de dezgheţare etc.

Autoturismul Dacia 1300 constituie o prezenţă familiară pe şoselele Europei, Africii şi Americii de Sud. Acest mesager al tehnicii româneşti s-a impus prin performanţele sale tehnice, printr-o ţinută elegantă de drum şi un confort sporit, fapt care i-a asigurat un loc fruntaş în categoria autoturismelor cu aceeaşi cilindree.

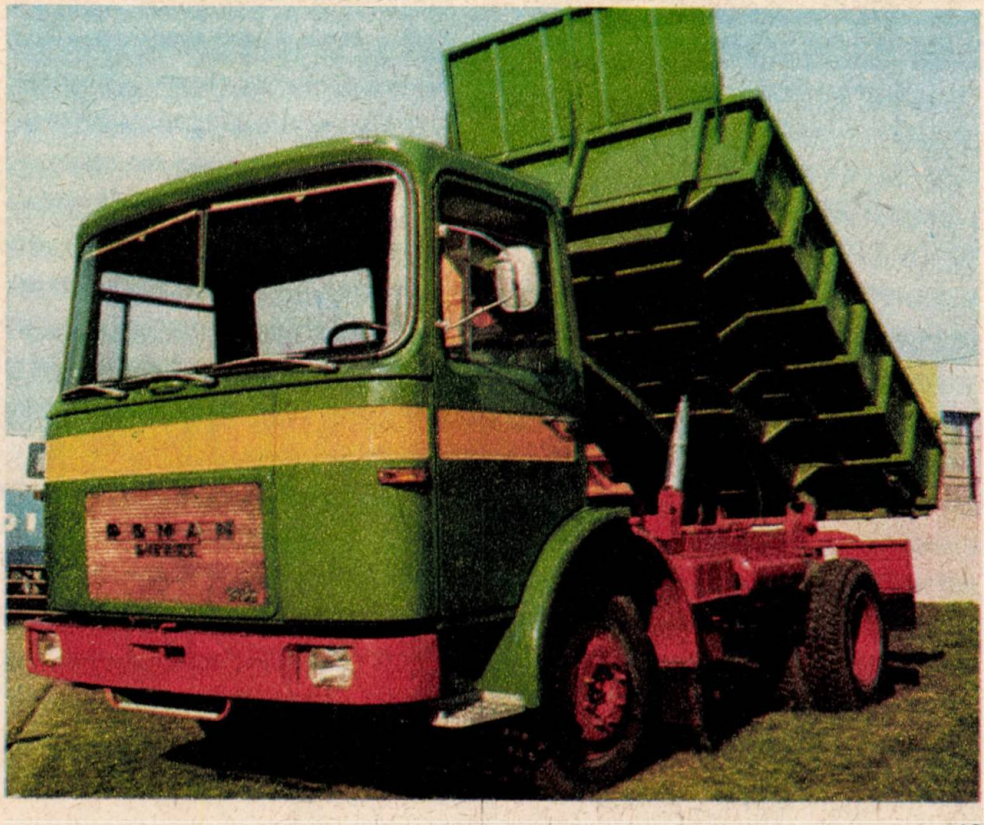
Industria constructoare de automobile



Motorul Diesel — tip D 2156, care echipează autocamioanele şi autotractoarele frigorifice româneşti. Acest motor cu ciclul de funcţionare în 4 timpi, are 6 cilindri în linie, cilindreea totală fiind de 10 344 cmc. Puterea acestui colos este de 216 CP la 2 200 rot/min, iar cuplul maxim, de 76 kg.m la 1 400 rot/min.

din România, încadrată în procesul de dezvoltare continuă a economiei naționale, se va diversifica și amplifica în anii următori, conform cerințelor dinamicii celorlalte sectoare de activitate economico-socială și, bineînțeles, corespunzător cu creșterea continuă a nivelului de trai al populației. Ca și pînă acum, producția de autovehicule reprezintă, în cadrul industriei, un sector important și foarte receptiv la progresul tehnic caracteristic.

Vasile DOCHIA



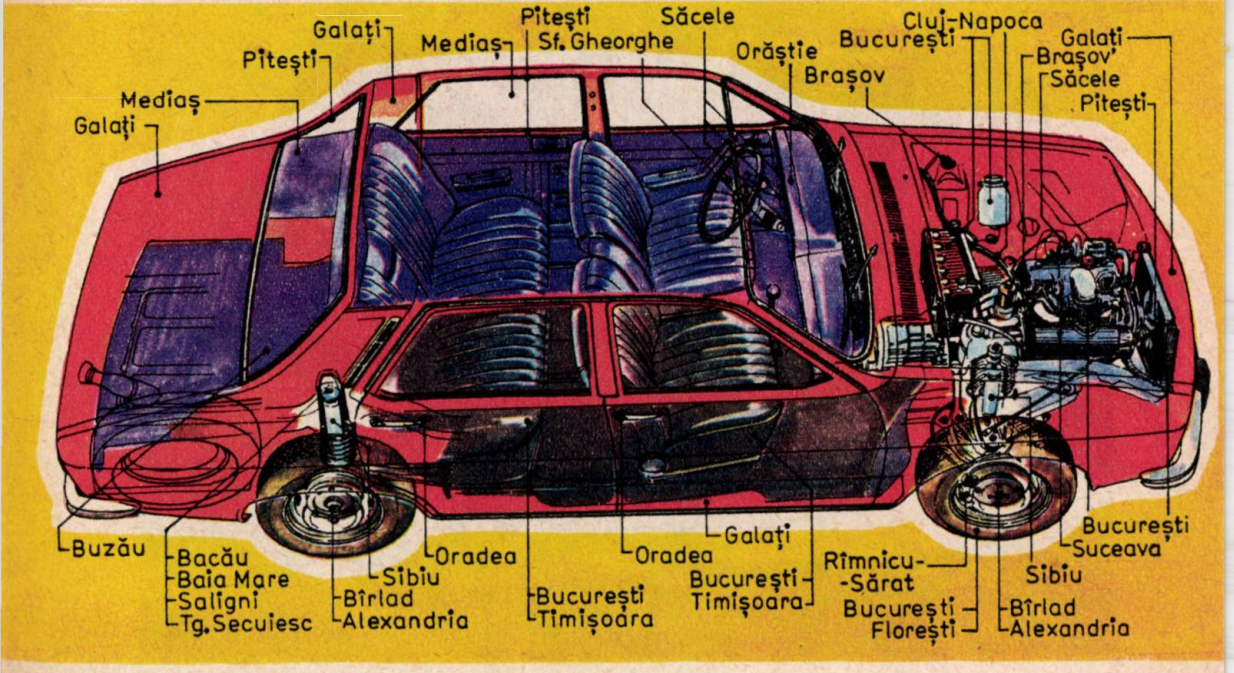
„GEOGRAFIA“ AUTOTURISMULUI

DACIA

Fiecare autoturism este un mic univers tehnic. El conține numeroase piese, dar ceea ce justifică afirmația noastră, cu atît mai mult, este faptul că piesele, subansamblele, ansamblele au o structură variată, pentru producerea lor trebuind să colaboreze numeroase întreprinderi. Puțini posesori de autoturisme Dacia 1300 știu, de pildă, că satisfacția pe care le-o oferă mașina este rezultatul eforturilor unor oameni care lucrează în diferite întreprinderi din țară. Ei au cele mai diverse calificări, dar toți își însumează priceperea, dorința de a face un lucru bun, ca într-o mare echipă în care fiecare face exact ceea ce trebuie și cînd trebuie. Așadar, și acest produs remarcabil al industriei noastre socialiste, autoturismul românesc Dacia 1300, constituie rodul unei colaborări, în centrul căreia se află întreprinderea pitești-eană, dar ale cărei ramificații acoperă aproape întreaga țară.

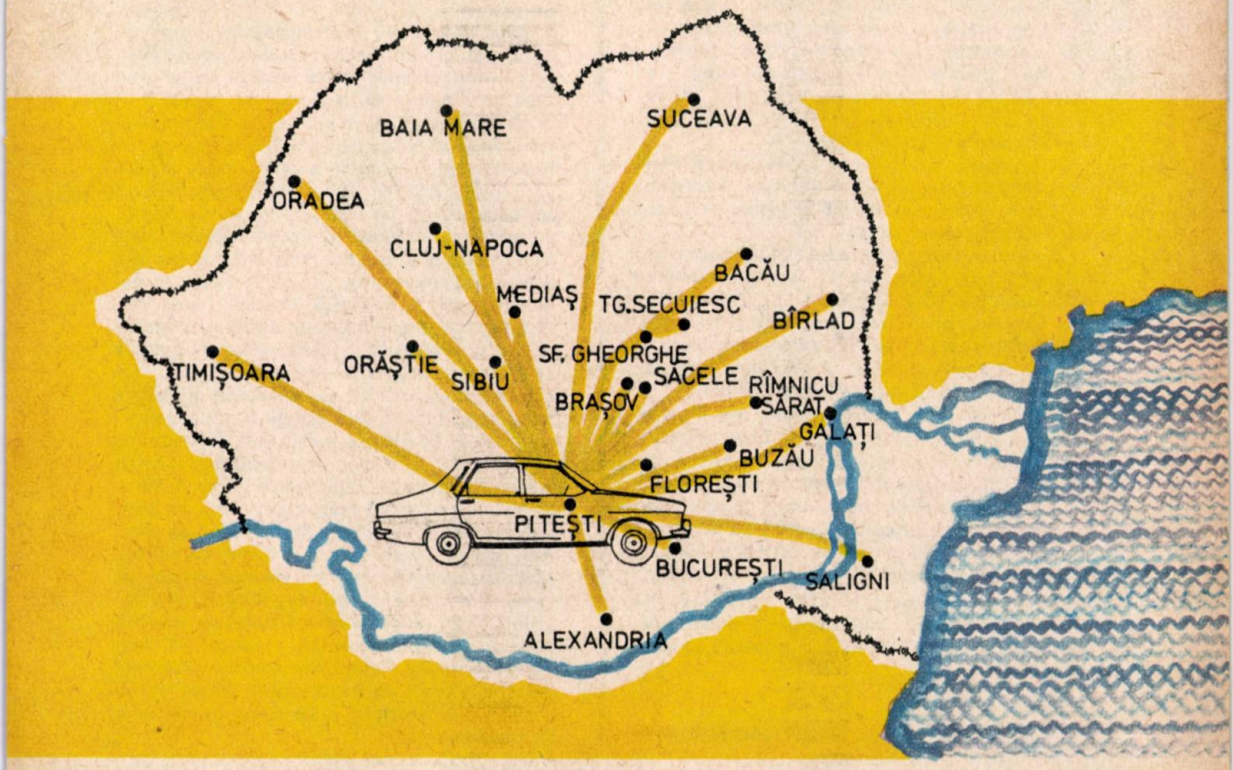
Șuruburile, de pildă, aparent neînsemnatele șuruburi care asamblează autoturismul Dacia 1300,sînt executate de mai multe mii de oameni, după tehnologii moderne, bine puse la punct, așa încît ceea ce a fost strîns o dată, să nu se poată desface decît atunci cînd trebuie. Pentru aceste șuruburi, piulițe și rondele necesare autoturismului românesc, lucrează nu mai puțin de șase întreprinderi din Brașov, Tîrgu Secuiesc, Mediaș, Bacău, Saligni și Baia Mare.

Printre componentele autoturismului



sîntem tentați, pe bună dreptate, să atribuim elementelor de caroserie calificativul de «foarte importante». Nu atît pentru funcția lor — deși, chiar dacă am privi numai din acest punct de vedere, aprecierea ar fi întemeiată — cît pentru ponderea pe care o au în bugetul automobilistului: o caroserie rezistentă, bine asamblată, prelungește cu mult durata de utilizare a mașinii, reducînd, proporțional, cheltuielile pentru reparații. Tabla autoturismelor Dacia 1300 este produsă în laminoarele din Galați. Aici, metalul se transformă atît ca formă cît și ca structură, pentru că materialul din care se fac ușile, aripile, capotele, trebuie să reziste deformărilor pe care i le impune fiecare presă, să nu se fisureze și să accepte curburile line, care dau mașinii eleganță, dar și posibilitatea unor performanțe remarcabile.

Caroseria, odată modelată și asamblată, intervin echipele care montează tapițeria, condiția confortului interior. Materialele cu care este căptușită — în adevăratul sens al cuvîntului — Dacia 1300 contribuie nu numai la menținerea unui grad de confort remarcabil, dar asigură, totodată, izolarea fonică și termică a cabinei, fără de care rularea mașinii este o dificultate și nu o plăcere. Pentru producerea echipamentelor interioare — textile, imitații de piele etc. — colaborează cu întreprinderea pitești eană, Fabrica de Confecții și Tricotaje — București, Întreprinderea «Guban» din Timișoara și Fabrica «Argeșeana» din Pitești. Tot pentru confort se montează și canalizațiile de climatizare, garniturile din cauciuc — chederele, cum li se spun — piese aparent ușor de confecționat, dar pe care Combinatul de articole tehnice din cauciuc (CATC) Pitești le-a livrat după multe studii și experimente. Să ne imaginăm doar faptul că un cheder pentru parbriz, pe care nu vrem să-l schimbăm ani și ani de zile, trebuie să reziste soarelui torid, gerului năprasnic și multor suplicii la care automobiliștii mai puțin experimentați nici nu se gîndesc: montează în ele antene, le forțează ca să pună ornamente etc. Iar chederele, adică priceperea celor care le-au produs, rezistă. Instalația electrică a Daciei 1300 poartă o «semnătură» cunoscută — Întreprinderea «Sinterom» din Cluj-Napoca, producătoarea bujiilor. Pentru luminile mașinii, sursele de energie și aparatele de măsură, colaborează cu fabricantul autoturismelor mai multe întreprinderi: «Electromureș» din Tîrgu Mureș produce cablajele, Întreprinderea ELBA din Timișoara farurile, Întreprinderea de motoare electrice din Pitești diferitele «motorașe» atît de importante, ca de pildă, cel pentru ventilarea forțată a habitaclului, iar «Electroprecizia» — Săcele delcourile și alternatoarele cărora «nu le prea simțim prezența» pentru că nu se defectează și nu pretind o întreținere nici măcar la intervale mai mari



de timp. Și pentru că punem în discuție robustețea sistemelor de alimentare cu energie electrică, este bine să amintim că setul pentru rampa de aprindere este confecționat de Întreprinderea de ferite din Urziceni, iar contactoarele de bord sînt produse de Întreprinderea de aparataj electric pentru automobile din Sf. Gheorghe. Instrumentele de bord sînt produse la «Electroprecizia» Săcele, iar suportul lor, ansamblul de piese din material plastic numit «bord», în care sînt aranjate cu gust și asamblate după regulile strictei utilități, se fabrică la Intreprinderea chimică din Orăștie.

Realizarea sistemului de frînare al mașinii implică o execuție ireproșabilă și un control riguros al fiecărei piese în parte. Această răspundere revine Intreprinderii de garnituri de frînă din Rîmnicu Sărat și Combinatului de articole tehnice din cauciuc Jilava (pentru tuburile flexibile ce conduc lichidul de frînă spre roți).

Cîteva mari întreprinderi brașovene contribuie și ele la construirea autoturismului românesc: Intreprinderea de automobile din Brașov fabrică blocul motor (brut), Uzina 2 — carburatoarele, FARTEC — curele de ventilator, simeringuri, garnituri și burdufuri de etanșare, «Rulmentul», alături de întreprinderile similare din Bîrlad și Alexandria, produc rulmenții, iar Întreprinderea de radiatoare confecționează piese ale sistemului de răcire.

Fiecare autoturism necesită arcuri, resorturi, piese mai mari sau mici, pe care constructorii trebuie să le facă în așa fel încît să reziste ani de zile, fiind supuse și ele la solicitări mecanice și termice severe. Întreprinderea de piese auto din Sibiu s-a specializat în fabricarea arcurilor și în producerea amortizoarelor obținute, mai nou, după o licență românească.

Alte două întreprinderi furnizează Daciei 1300 accesorii: «Molidul» din Suceava — filtre de aer, iar IAMT Oradea — filtre de ulei și broaște pentru uși.

În fine, autoturismul Dacia 1300 mai primește anvelopele de la întreprinderile «Danubiana» din Capitală și «Victoria» din Florești, parbrizele, lunetele și geamurile laterale de la fabricile de geamuri din Buzău și Mediaș, iar acumulatoarele de la Fabrica «Acumulatorul» din București.

Circa 90 de întreprinderi din țară colaborează, în principal, cu Intreprinderea de autoturisme din Pitești pentru ca Dacia 1300 să fie și să devină un autoturism cu o reputație bine consolidată. Acest mecanism perfect al colaborării, rod al competenței fiecăruia dintre colectivele respective, garantează obținerea unei mașini care merită elogii și pe care atît cumpărătorii din țară, cît și din străinătate o apreciază ca pe un succes al industriei noastre socialiste.

AL. SOLOMONESCU

O MAȘINĂ ISTORICĂ ÎN BUCUREȘTI

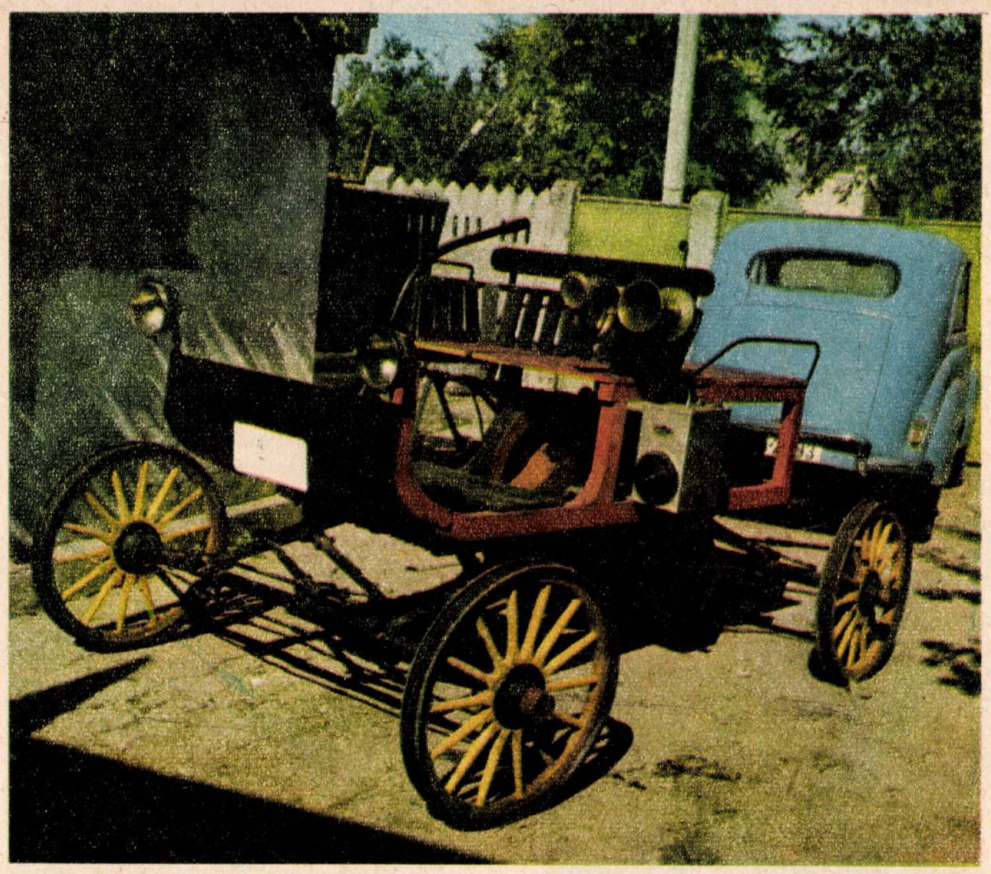
La imobilul cu numărul 4 A de pe strada Gura Motrului din Capitală se găsește un «specimen» automobilistic rar, pe care orice muzeu din lume și l-ar dori ca piesă-excepțională. Această frumoasă trăsură fără cai aparține fostului aiergător Ștefan Bodnarenco, care are meritul de a o fi «dezgropat» dintr-un «cimitir» de fiare vechi și de a o fi «născut» a doua oară, prin măiestrie și cunoscuta sa pasiune pentru automobil.

Automobilul a fost construit în anul 1893, după un patent francez (Oldspatent), vîndut unei firme americane, fiind considerat «bunicul» Oldsmobilului de astăzi.

Potrivit «istoriei» nescrise a existenței acestei mașini pe teritoriul țării noastre, doctorul Carol Davilla ar fi cumpărat-o din Germania la revenirea sa în patrie.

Înainte de a muri, marele savant român și-a donat automobilul șoferului care îl slujise cu devotament. La rîndul său, noul proprietar a donat mașina lui S. Bodnarenco, drept recompensă pentru maniera în care acesta cîștigase cursa automobilistică desfășurată în anul 1952 pe circuitul de la Arcul de Triumf.

«O zi întreagă am muncit cîțiva oameni pentru a reuși să o scoatem din fundul unei gropi. Peste ea erau aruncate pluguri, grape și alte fiare vechi. Era atît de ruginită, încît după ce am adus-o acasă pe remorca lui A. De Vassal, a trebuit să introduc în petrol aproape toată masa metalică a mașinii. Abia după cîteva zile de la «scufundarea» în petrol am reușit să demontez această frumoasă bijuterie auto. Am lucrat la refacerea ei cam tot atît cît aș fi muncit singur la efectuarea a cinci reparații capitale de autocamioane. Dar nici un efort nu este prea mare, atunci cînd ești animat de o pasiune statornică, cum a fost hobby-ul meu pentru automobile. Speram ca, o dată pusă în funcțiune, să o folosesc ca mijloc de propagandă pentru automobilism cu prilejul «deschiderii» curselor pe circuit din marile noastre orașe. Nu am avut, încă, un astfel de prilej, dar continui să sper. Am făcut o singură demonstrație cu această «bătrînă doamnă» cînd am efectuat un tur pe Calea Victoriei, în cadrul larg al manifestărilor prilejuite de aniversarea a 500 ani de atestare istorică a Bucureștiului. Nu vreau să mă laud, dar faptul acesta a constituit atunci o adevărată senzație, dovadă că bucureștenii iubesc istoria și «obiectele istorice» — ne relata cu modestie S. Bodnarenco.



Vă prezentăm, pe scurt, cîteva «date personale» ale acestei interesante «maşini istorice»:

Motor în patru timpi, monocilindric, orizontal, cursa × alezaj: 125×105; (vedeţi deci că era «super-patrat»!), aprindere cu magnetou acţionat de o camă comandată de o pîrghie cu clichet; carburator vertical. Puterea motorului 4 C.P., viteză maximă — 24 km/h. Supapa de aspiraţie funcţionează automat sub efect vacuumatic, doar supapa de evacuare este comandată prin camă. Ungerea se efectuează cu un dispozitiv-pahar cu ac reglabil (cca. o picătură de ulei la 30 sec.). Profilul bielei este în dublu T, avînd lungimea de 350 mm. Capacul bielei se prinde cu un singur şurub de cealaltă parte, fiind prins de o balama specială.

Răcirea motorului se face cu apă, în circuit închis cu pompă (două pinioane) acţionată de un angrenaj aflat pe prelungirea vilbrochenului. Radiatorul este montat în faţa automobilului, fiind construit dintr-o ţeavă cu aripioare care au scopul măririi suprafeţei de contact cu aerul. Pornirea se efectuează cu manivelă prin pinioane şi lanţ Gall. Comanda acceleraţiei se execută printr-o pîrghie în lungime de 1 500 mm. Motorul funcţionează cu benzină de 75 COR. După pornire se acţionează manual, prin intermediul unei tije, dispozitivul de decomprimare a motorului.

Transmisia — cu lanţ Gall şi diferenţial cu pinioane cilindrice şi sateliţi. Are două viteze înainte şi una înapoi, cuplarea motor-transmisie efectuîndu-se printr-un sistem de tamburi destul de complicat. Volanta, cu o greutate de cca. 250 kg, similară cu cea de la motoarele de tăiat lemne, este montată pe acelaşi ax cu tamburii schimbătorului de viteze.

Sistemul de direcţie este compus din două leviere şi o tijă transversală care este acţionată de «manşa» de comandă aflată pe bancheta şoferului. **Suspensia** este asigurată de două arcuri longitudinale lamelare cu bride de prindere pe cele două axe ale automobilului. Caroseria este montată pe aceste arcuri.

Frîna — cu comandă mecanică pe roţile din spate. Saboţii de formă rotundă sînt acţionaţi de o camă, iar garnitura este constituită dintr-o bandă de alamă. Roţile au spiţe de lemn; cele din spate sînt fixate pe axe prin pene metalice. «Pneurile» — din cauciuc masiv. Sistemul de iluminare: faruri cu carbid, cu generator de acetilenă şi dispozitiv de reglare a gazului. Capacitatea automobilului: patru persoane pe două banchete spate în spate. «Caroseria» este de lemn vopsit în culoare roşie.

Posesorul automobilului, S. Bodnarenco, aşteaptă prilejul unei demonstraţii publice pentru a-şi etala măiestria în pilotarea bolizilor de mare... viteză.

Liviu ŞERBAN

autoturisme ÎNTRE autoturisme

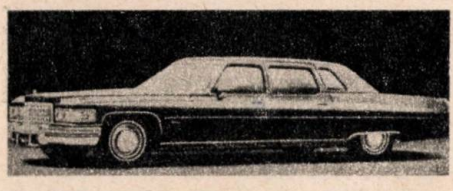
Producția de automobile cunoaște o foarte mare varietate de tipuri, modele, adecvate unor cerințe extrem de diverse ale publicului. De regulă, extremele acestei producții, adică «mașina cea mai...» suscită un justificat interes întrucît, în felul ei, reprezintă o performanță, dintr-un anume punct de vedere: dimensiuni, puterea motorului, viteză etc. Așadar, ne-am propus prezentarea unor autoturisme de excepție — în adevăratul sens al expresiei — dacă avem în vedere comparația cu autoturismele din gama celor numite medii, nu ca cilindree, ci ca răspîndire în rîndul publicului din toată lumea.

CEA MAI MICĂ MAȘINĂ

Odată cu apariția automobilului electric, desemnarea celei mai mici mașini se poate referi la acest fel de autovehicule. Dar, deocamdată, autoturismele acționate de motoare electrice sînt întîlnite frecvent în expoziții și mult mai puțin pe șosele. Așa încît, vom prezenta cea mai mică mașină din categoria celor propulsate de motoare cu ardere internă: autoturismul japonez Daihatsu Fellow Max/Max SS. Motorul acestui minivehicul amintește, prin construcție și performanțe, pe cel al unei motociclete: doi cilindri, cu capacitatea cilindrică de 365 cmc, și ciclul de funcționare în doi timpi. Puterea dezvoltată de acest motor este de 31 CP (SAE), la 6000 rot/min, adică mai mult decît Fiatul 600, mașină de cilindree mai mare. Raportul de compresie, însă, amintește de motoarele de tip sport: 9:1. Cuplul maxim, de 3,7 m Kgf, se realizează la 5000 rot/min, ceea ce indică faptul că se poate circula cu această mașină într-o manieră sportivă, turat. Dimensiunile acestui «mic» record în materie de automobile sînt: ampatament 209 cm, ecartament 112/111 cm, garda la sol 17 cm, diametrul de bracaj 8,4 m, lungimea 299,5 cm, lățimea 129,5 cm, înălțimea tot 129,5 cm; acest «cub» are 4 uși. Viteza maximă este remarcabilă: 115 km/h, iar consumul de benzină indică faptul că acest autoturism este cel mai economicos dintre automobilele fabricate în serie: 4 l/100 km.

CEA MAI MARE MAȘINĂ

Cadillac Fleetwood Seventy-Five este, fără îndoială, un autoturism uriaș: această berlină cu 4 uși poate transporta 9 persoane, mașina avînd greutatea de 2675 kg, fără încărcătură. Motorul are 8 cilindri, dispuși în V, cilindreea totală fiind de 8200 cmc, aproape cît a opt autoturisme Dacia 1100. Motorul este alimentat de un carburator cvadruplu și avînd un raport de compresie de



8,3:1; puterea acestui gigant printre autoturisme, este de 193 CP, la 3600 rot/min., sau 215 CP. în varianta de alimentare cu injecție de benzină. Construcția motorului este modernă: supapele în cap, arbore cu came central, arbore cotit pe 5 paliere și, ceea ce surprinde, este capacitatea relativ mică a băii de ulei: 4,7 l. Cutia de viteze automată, de tipul Turbo-Hydra-Matic are 3 rapoarte de transmisie. Dimensiunile mașinii sînt: ampatament 385 cm, ecartament 161 cm, garda la sol 16 cm, diametrul de bracaj 16,7 m, ceea ce demonstrează că, în situația în care autoturismului cel mai mic, prezentat, îi este necesară lățimea unei străzi, ca să fie întors, autoturismului Cadillac îi trebuie două străzi alăturate, pentru aceeași manevră; volumul portbagajului este de 570 dmc, cît portbagajele

unei Dacia 1300 și al unui Fiat 600; lungimea autoturismului este de 640,5 cm, lățimea de 202,5 cm și înălțimea de 146 cm. Viteza maximă 190 km/h. Consumă aproximativ cît 6 autoturisme Daihatsu Fellow: între 21—27 l/100 km.

MAȘINA CEA MAI PUȚIN PUTERNICĂ

Primul loc în clasamentul mașinilor «trase» de cai puțini îl ocupă Fiatul 126, o berlină cu 2 uși, 4 locuri și o greutate de 580 kg. Motorul acestui mic campion are 2 cilindri în linie, o compresie de 7,5:1 și o cilindree de 594 cmc, dezvoltînd o putere de numai 23 CP la 4700 rot/min; supapele în cap, arborele cotit cu două paliere, dar și o soluție modernă: chiulasa și blocul motorului sînt confecționate din

aliaj ușor. Dimensiunile acestei mașini sînt pe măsura motorului: ampatament 184 cm, ecartament 114/120,5 cm, garda la sol 17 cm, diametrul de bracaj mai mare decît al autoturismului Daihatsu cu 20 cm, deci, 8,6 m, iar volumul portbagajului este de circa 6 ori mai mic decît al Cadillacului: 100 dmc. Viteza maximă depășește 105 km/h, iar accelerația de la 0 la 100 km/h se poate face în 47 secunde. Consumul de benzină se cifrează în jurul a 5,4 l/100 km.

MAȘINA CEA MAI PUTERNICĂ

De mulți ani prezentăm, atunci cînd ne referim la campionul celor mai puternice autoturisme, coupeul Lamborghini Countach L.P. 400. Motorul acestei mașini, plasat central, avînd 12 cilindri în V și cilindreea de 3929 cmc, dezvoltă o putere de 375 CP la 8000 rot/min, în condițiile unui raport de compresie ridicat: 10,5:1. Cuplul maxim este de 37 kgf m (361 Nm) la 5500 rot/min. Deci, 16 motoare ale Fiatului 126, adunate, ipotetic, sub aceeași capotă, vor echivala, ca putere, cu puternicul Lamborghini. Alte date despre motor: 2×2 arbori cu came în cap, blocul și chiulasa din aliaj ușor, arborele cotit este montat pe 7 paliere și, ca un element caracteristic și, totodată, neobișnuit pentru majoritatea mașinilor este faptul că motorul, cutia de viteze și diferențialul au o ungere comună. Alimentarea cu amestec carburant se face cu 6 carburatoare orizontale dublu corp. Cutia de viteze are 5 trepte, iar viteza maximă pe care o poate atinge este de 300 km/h. Consumul de benzină este de 20—28 l/100 km.

CEA MAI RAPIDĂ MAȘINĂ MICĂ

Daihatsu Fellow Max, un autoturism japonez, cu același motor de 356 cmc, dar împins la 37 CP (SAE) și montat pe un coupe avînd greutatea de numai 456 kg. Cu un motor puternic, aproape cît cel al Fiatului 850, cu o caroserie extrem de ușoară

și în condițiile creșterii turației maxime la 6500 rot/min, această «mașinuță» atinge viteza de 120 km/h. O precizare: ca orice autoturism de tip sport, Daihatsu Fellow Max are motorul alimentat de două carburatoare orizontale.

CEA MAI LENTĂ MAȘINĂ MARE

Un autoturism american, adevărată limuzină, avînd marca Matador de tipul Sedan. Motorul, de 4200 cmc, are 6 cilindri în linie și dezvoltă o

putere de numai 95 CP la 3050 rot/min. Cuplul maxim este de 24,9 kgf m (aproximativ 25 Nm) la 2100 rot/min. Arborele cu came este plasat lateral, carburatorul este de tip inversat, avînd marca Carter YF. Alimentarea se poate face cu benzină avînd CO 90. Așadar, acest autoturism readuce caracteristici și performanțe «vechi» (viteza maximă 150 km/h) pe o caroserie modernă. Sigur că, atît turația maximă cît și cea de cuplu maxim permit circulația «în priză directă» chiar la viteze de deplasare reduse ale autoturismului, ceea ce este comod, dar nu asigură demaraje rapide. Consumul de benzină este de 13—18 l/100 km. Este interesant de precizat că, deși are un motor cu cilindreea de peste 3 ori mai mare față de Dacia 1300, Matador Sedan nu poate depăși, la viteza maximă, automobilul românesc.

AL. S.

GLISADE CU AUTOMOBILUL PE ZĂPADĂ

Este neapărată nevoie ca un automobilist să știe să conducă bine mașina și pe drumuri alunecoase, cu gheață sau zăpadă. Pentru dobîndirea experienței necesare în acest sens sînt necesare trei lucruri: răbdare, calm și... parcurgerea a zeci de mii de kilometri pe șosele îmbrăcate în «straie» de iarnă. Firește, în unele țări se organizează cursuri speciale pentru învățarea conducerii în condiții de aderență scăzută.

Dar sportul automobilistic cu ce contribuie la rezolvarea unei astfel de probleme? Numeroase cluburi automobilistice din lume organizează în anotimpul rece competiții sportive, în special raliuri. Se știe că la Brașov, de exemplu, avea loc, cu cîțiva ani în urmă, un «Raliu al zăpezii» care se bucura de mult succes și care, din păcate, a fost dat uitării în ultima vreme. Campionatele mondial și european de raliuri cuprind și ele, an de an, cîteva întreceri de acest gen: Raliul Arctic (desfășurat în Finlanda și Suedia), Raliul «Iarna rusească» (organizat în U.R.S.S.), celebrul Raliu de la Monte-Carlo etc.

În cunoscuta stațiune franceză de munte, Chamonix,s-a inaugurat acum șase ani întrecerea automobilistică «La ronde hivernale» (circuitul de iarnă). Inițiativa a stîrnit un mare interes în rîndurile piloților consacrați, care au venit de fiecare dată să se amuze în această competiție a «dansului» motorizat pe zăpadă. Publicul a invadat și el marginile circuitului din Chamonix pentru a-i vedea «la lucru» pe așii conducerii sportive. Și spectacolul la care au asistat a fost la înălțimea așteptărilor: nori de pudră albă aruncați în spate, de către anvelope, în momentul startului, glisade laterale executate cu viteze amețitoare, «tête-à-queue»-uri cum nu se pot vedea în altă parte.

Pentru a putea face față unei astfel de competiții, automobilul trebuie să fie «încălțat» în anvelope speciale, de obicei cu «spikes» (ținte, cuie). Numărul «cuielor» pentru fiecare anvelopă este dictat de către organizatori sau este lăsat la libera alegere a competitorilor. Cum este lesne de înțeles, anvelopele de acest gen sporesc aderența, dar nu înlătură definitiv «șansa» de derapaj. Și poate că tocmai această «șansă» amplifică spectaculozitatea competiției.

În 1976, «La ronde hivernale» s-a transformat într-o întrecere și mai interesantă: «24 heures de Chamonix» (la concurență cu «24 heures du Mans»). Desfășurată pe aceeași «pîrtie» tăiată printre nămeți, competiția a reunit la start mașini Alpine-Renault, Lancia Stratos, Saab, Toyota Corolla etc. și piloți de talia lui Jean-Pierre Nicolas, Jean Luc Thèrier, Mauricio Verni, Jean-Pierre Jarier. Au luat parte, de asemenea, cîțiva dintre alergătorii de raliuri din țările nordice (Hannu Mikkola, Ove Andersson), specialiști după cum se știe, în competițiile de iarnă. Dar, de această dată, ei n-au reușit să se claseze decît pe locuri modeste, coroana de învingători revenind francezilor Nicolas-Thèrier (mașină Toyota), care au folosit la maximum avantajul «terenului propriu», cum se spune în fotbal.

AMÉDÉE GORDINI

Micul automobil Renault Dauphine Gordini circulă în țara noastră de aproape un deceniu, iar de cîțiva ani buni, automobiliști români fruntași participă la întrecerile sportive cu mașini Renault echipate cu motoare care poartă același nume de prestigiu: Gordini. De aceea, unii amatori de sporturi mecanice se întreabă: cine este acest Gordini?

Numele lui Amédée Gordini și-a făcut loc pe prima pagină a ziarelor de sport în toamna anului 1945, cu prilejul celei dintîi competiții automobilistice organizate în Franța după al doilea război mondial. În acea toamnă, pe un traseu din Bois de Boulogne (Paris) s-a organizat un concurs în memoria marelui campion francez Robert Benoist, care luptase în Rezistență și murise într-un lagăr de concentrare hitlerist. Primul loc în acest concurs și cupa oferită de organizatori au revenit lui Amédée Gordini, participant la întrecere pe o mașină Simca de 1500 cmc.

Italian de origine, Gordini se ocupase încă din 1938 de pregătirea unor mașini pentru cursele de automobile ale epocii. Cu un an mai tîrziu, trei Simca-Fiat, «preparate» de Gordini și echipate cu motorul Balilla de 1500 cmc s-au aliniat la startul Marelui Premiu al Franței, alături de mașini speciale de curse ca Maserati sau Era. Cu toată această prestigioasă concurență, micile construcții ale lui Gordini au reușit să se mențină în fruntea întrecerii și, în final, să ocupe locurile patru, cinci și șase.

Absorbit cu totul de problemele mecanice, Amédée Gordini a preferat să se dedice mai puțin pilotajului sportiv și să se ocupe aproape exclusiv de pregătirea unor motoare și mașini de curse. De aceea, în scurtă vreme, el și-a dobîndit epitetul flatant de «Le sorcier» (vrăjitorul), pentru ingeniozitatea dovedită în realizarea motoarelor de competiții.

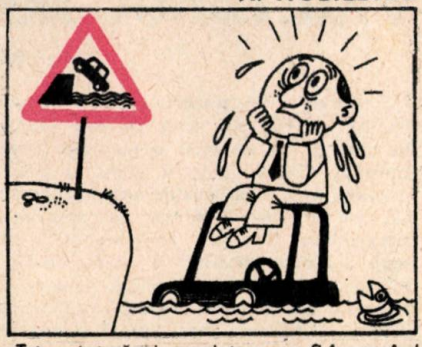
Multă vreme, Gordini a lucrat la Nantèrre, în slujba firmei Simca, obținînd frumoase succese cu mașinile Simca-Gordini, conduse de piloți de prestigiu ca Maurice Trintignant (unchiul cunoscutului actor Jean-Louis Trintignant), Jean-Pierre Wimille, Raymond Sommer și chiar... Juan Manuel Fangio.

Din 1952, Amédée Gordini a construit mașini de formula 2 și apoi mașini de Grand Prix. Cu cinci ani mai tîrziu, constrîns de lipsuri materiale, a renunțat să mai lucreze pe cont propriu și s-a angajat în slujba Regiei Renault. După această dată, au început să apară mașinile de competiții Renault, echipate cu motoare «vrăjite» de Gordini. Dintre acestea, cea mai reușită a fost Renault 8 Gordini, o mașină care a obținut numeroase succese în raliuri, în probele de viteză în coastă sau în cele de viteză pe circuit.

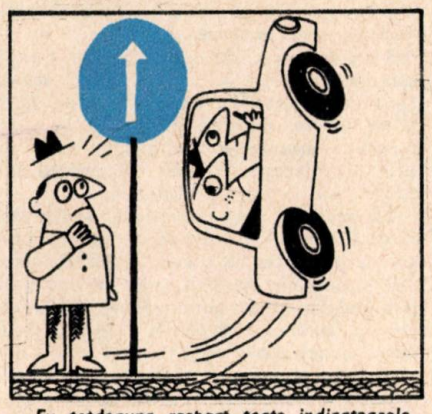
Actualmente, motoarele Gordini echipează automobilele de competiții Renault 12 («sora» geamănă a Daciei 1300), Renault 17 și Renault 5.

UMOR

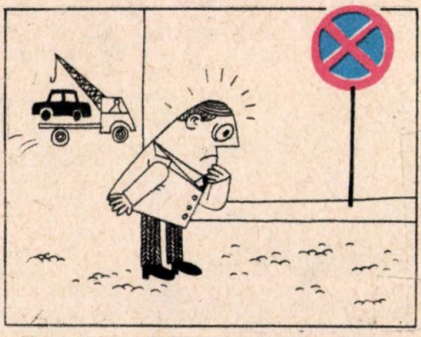
N. NOBILESCU



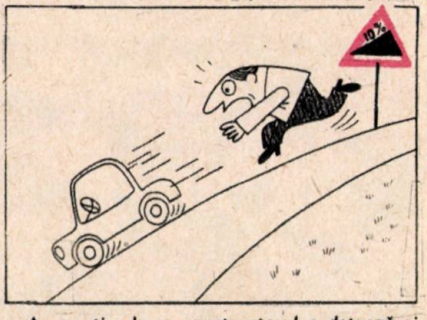
...Tot nu pot să-mi reamintesc ce o fi însemnînd acest semn.



— Eu totdeauna respect toate indicatoarele...



— Pot să jur că aici am parcat mașina!..



— Acum știu de ce constructorul o dotează și cu frînă de mînă.

PRIETENUL NOSTRU, AUTOMOBILUL

RADU TUDORAN

Acum cîţiva ani, şi tot în paginile ALMANAHULUI AUTO, am făcut un imn bicicletei, pe care şi mai de mult o numisem prietena tinereţii. Cineva se va fi gîndit că predic o credinţă de la masa mea de lucru, propunînd-o cui are urechi s-audă, iar eu, predicatorul, necredincios şi eretic, merg numai cu automobilul. Nu e adevărat. Am şi bicicletă şi mă folosesc de ea oricînd se poate, nu spre a demonstra altora acea credinţă propovăduită, ci pentru plăcerea mea sinceră şi adevărată. Iar dacă nu merg atît de mult cît am sfătuit pe alţii, ci numai cînd se poate, cum spuneam mai înainte, o cauză este şi prietenul meu automobilul, care împînzeşte şoselele şi nu prea lasă loc bicicletei, sau dacă i-l lasă pe marginea şanţului sau chiar în şanţ cîteodată, atunci o acoperă de vîrtejuri, datorită vitezei, de fum şi de urlete, datorită motorului şi frînelor bruşte, — destule necazuri, cînd nu li se adaugă, prin surprindere, ţipetele imperative şi de multe ori inutile ale claxonului.

Nu vreau cu aceste rînduri să declar război între automobil şi bicicletă; dimpotrivă, mi-ar plăcea să fac între ele o pace deplină şi cordială.

E puţin timp de cînd m-am întors dintr-o ţară unde nu lipsesc automobilele, dar bicicleta are o prioritate naţională. Sigur că n-aş fi putut ajunge acolo pedalînd pe şoselele europene, deşi nu ascund că într-o vreme mi-ar fi plăcut să fac astfel, iar astăzi nu pot decît să regret că vremea aceea e lăsată departe în urmă. În ţara amintită, unde m-am dus cu automobilul, mi-am dat seama încă de la frontieră că bicicleta se bucură de privilegii sacrosancte, ca ale papei în cetatea Vaticanului. Atunci am deschis ochii mari în toate părţile, să ocolesc pe departe orice început de greşeală, iar la nevoie chiar să cedez din drepturile mele consfinţite prin legi internaţionale, fiindcă în conflictul cu bicicleta, acolo nimeni nu va da dreptate automobilului. Nu spun că m-am simţit oprimat, din contra, am primit cu plăcere regula jocului, şi oricînd m-aş bucura să mă pot întoarce în ţara aceea, unde cresc lalele frumoase şi unde bicicleta are pretutindeni coridorul ei de circulaţie, construit, marcat şi respectat cu sfinţenie, între trotuar şi partea carosabilă a arterelor citadine, aşa cum îşi are coridorul continuu pe dreapta şoselei sau autostrăzii, deşi aceasta din urmă s-a făcut datorită automobilului.

După cîte am spus, sper să se vadă că nu există în concepţia mea nici un pic de părtinire cînd e vorba de aceste vehicule atît de distanţate unul de altul; păstrînd proporţiile, le iubesc egal, le dau tot ce li se cuvine şi iau de la fiecare tot ceea ce se poate.

Dar după ce am făcut elogiul bicicletei, a venit timpul să-l fac şi pe al automobilului.

Sînt zece ani de cînd m-am apucat, tîrziu şi cu intermitenţe, să străbat şoselele Europei, cu gîndul să ating toate extremităţile continentului şi să ajung în capitalele tuturor ţărilor, ca puncte determinante ale itinerarelor fără să las deoparte restul, adică să văd tot ce au făcut oamenii într-o istorie mai lungă de două milenii. Un proiect atît de ambiţios nu putea fi realizat dintr-o singură răsuflare, cum mă

gîndisem prima dată și l-am împărțit în patru etape, din care primele trei și cele mai importante sînt gata. N-au trecut nici trei luni de cînd s-a terminat a treia dintre ele, cea mai grea și cea mai îndepărtată. Pînă a se transforma într-o carte, cum s-a întîmplat cu primele două, îi anunț acum proporțiile și cuprinsul, nu spre lauda mea, ci a automobilului.

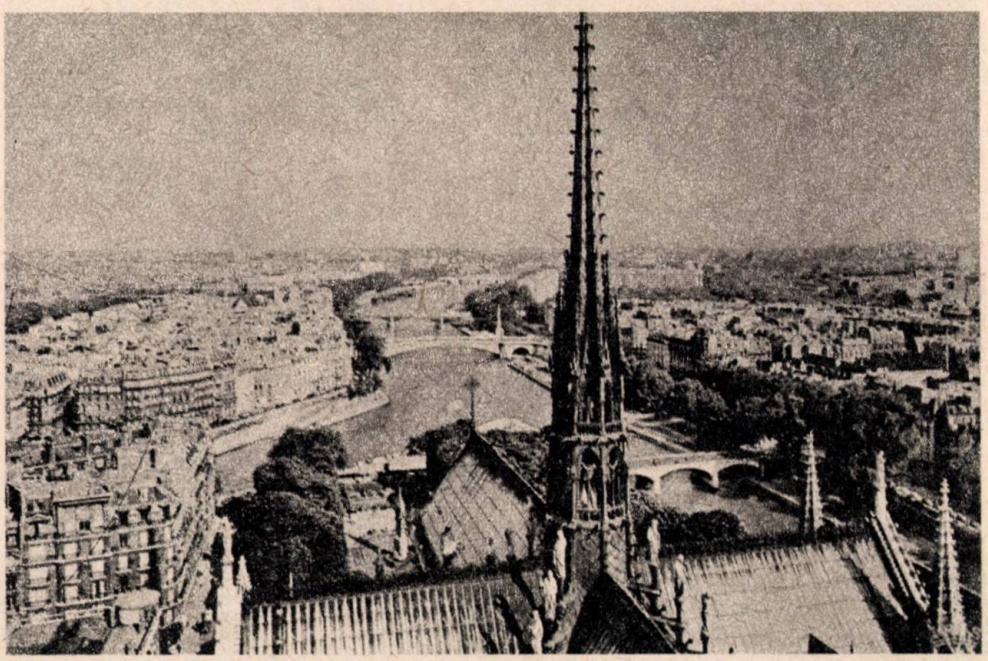
Mi-am făcut griji la plecare, de ce aș ascunde, fiindcă așa cum se citea pe contorul kilometrajului, automobilul avea să atingă o sută de mii în ziua întoarcerii. Pînă atunci urma să trec prin ținuturi puțin cunoscute și puțin populate, în extremul nord al Europei, unde nu știam ce ajutor aș putea primi la nevoie — și cîte nevoi n-ar fi fost firesc să apară la o mașină care și-a trăit partea cea mai bună a vieții? Dar am acceptat riscul, cu încredere sau cu nesocotință, am plecat la sfîrșitul lunii mai, mi-am urmat drumul cum îl visasem și cum îl judecasem pe hartă, iar după optzecișitrei de zile și optsprezece mii de kilometri, la sfîrșitul lui august mă aflam în fața casei, cu mașina vioaie și sănătoasă; ce alt elogiu i-aș mai putea face?

Sigur că înaintea plecării împlinisem tot ceea ce fusese nevoie și chiar și ceea ce se lega numai de presupuneri; însă nu poți face totul decît luînd o mașină nouă și chiar atunci un anumit risc rămîne. Mi-a dat bătaie de cap un ultim reglaj al direcției și m-am ciorovăit cu mecanicul, altminteri om priceput și înzestrat cu sculele cele mai bune. Pînă în ultima zi volanul a continuat să tragă puțin la stînga, amănunt neglijabil într-o altă împrejurare. Cum plecam la un drum lung, vroiam ca toate să meargă bine, să remediez pînă la capăt și nu doar pe jumătate toate neajunsurile descoperite, ca să nu am și grija lor pe lîngă a celor imprevizibile. După mai multe încercări, după ce s-a consultat și cu alții, mecanicul și toți împreună cu el au ajuns la concluzia că aveam o impresie falsă, o fixație cum ar spune psihaniștii. Am plecat cu asigurări că n-are să mi se întîmple nimic rău, ceea ce știam dealtminteri, fiindcă viciul era într-adevăr neglijabil. Dar volanul a tras tot timpul la stînga, cît nu s-ar fi băgat de seamă dacă n-aș fi avut atenția trează.

După mii de kilometri, în Norvegia, pe o ploaie lungă, rece și tristă, pe o șosea proastă, mi-am bușit roata dreaptă din față într-o groapă plină cu apă. Nu fusese o lovitură să mă îngrijoreze, mergeam aproape la pas, nici nu s-ar fi putut altfel — și o uitasem, cînd, ajungînd la asfalt și la vreme frumoasă și apăsînd pe accelerație, am constatat că mașina ținea linia dreaptă de parcă mergea pe șine de cale ferată. Și uitîndu-mă cu uimire la volanul pe care-l aveam în față, și mă enervase atîta vreme, iar acum se centrase parcă singur și prin miracol, m-am pus pe rîs și am rîs singur în mașină, pînă cînd am ajuns la Skelleftea, un orășel suedez unde am rămas noaptea. Și dacă ajuns acolo m-am abținut, ca să nu se uite lumea la mine, cred că mi-am reluat rîsul în timpul somnului. Și azi rîd cînd îmi aduc aminte.

Temerile cu care plecasem m-au urmărit tot timpul, mereu m-am așteptat să se ivească o pacoste în zona neinvestigată, închisă tainic în cartere și carcase, motorul, cutia de viteze, diferențialul — un lagăr, un rulment, un simering, care pentru mine în singurătate, lua proporții catastrofale.

La Novgorod, în drum spre Leningrad, m-am oprit la un atelier și am schimbat plăcuțele de frînă la amîndouă roțile din față; una din ele se uzase pînă la fier, în cinci mii de kilometri, celelalte trei erau ca și noi — și nu admit explicația că uzura s-ar fi datorat blocării



pistonașului, aș fi simțit, ce naiba! — așa cum am simțit frecările fierului.

M-am uitat cu mirare la mecanic, un flăcău robust, blond, cu ochii albastri, cum și-a făcut treaba cu mănuși groase în mînă; nu era nevoie să-l întreb de ce, le-aș recomanda tuturor mecanicilor din lume, dar cînd a fost să pună la loc șplinturile, cît un sfert de chibrit cu gămălie, mi-am spus în sinea mea: acum să te văd ce-o să te faci cu mănușile tale groase? Nu știu cum a făcut, m-am uitat mort de curiozitate, m-am zgîit și am rămas cu gura căscată, cînd am văzut șplinturile la locul lor, fără ca mecanicul să-și fi scos mănușa. Să fi fost Iosefini acolo poate ar fi înțeles, fiindcă desigur era o prestidigitație.

Venind timpul să schimb uleiul motorului, între două orășele din Laponia, și nefiind sigur că în al doilea voi găsi un «service», cum nu găsisem în primul, l-am schimbat singur, încălecînd cu mașina un șanț și băgîndu-mă dedesubt, nu fără anevoință. Natura în jurul meu, pădure de brazi și de mesteceni, era prea vastă și prea neumblată ca pata de ulei, lăsată în frunzișul putred de iarna trecută, să pară o pîngărire. Tot timpul un ren m-a asistat cu o curiozitate umană, și nu m-a intimidat mai puțin decît oamenii, a căror privire iscoditoare face din mine un neîndemînatic. De aceea i-am și spus renului, pe cînd mă chinuiam să pun bușonul la loc, cam orbește: «Tu n-ai altă treabă?» N-avea și a stat pînă la urmă. Cînd eram gata de plecare, m-am apropiat de el cu o mînă de biscuiți, dar nu i-a vrut și a fugit în pădure.

Într-un oraș din Germania vestică, am schimbat filtrul de ulei, iar la Bruxelles am pus platine noi, socotind că după douăsprezece mii de kilometri celor vechi le trecuse vremea. Tot acolo am schimbat articulația cardanică de pe axul volanului, cuplajul de cauciuc se înmuiase, nu atît ca să nu țină pînă acasă, dar aveam o piesă nouă cu mine și ca să desfaci patru șuruburi nu era o treabă laborioasă, se putea face în stradă.

Pe parcurs am umflat cauciucurile la intervale, am verificat bateria, radiatorul și nivelul uleiului. Sigur că am tras cu urechea să aud zgomote anormale, iar prin hopuri am urmărit să văd ce fac amortizoarele. Dar atît și nimic altceva, în optzecișitrei de zile și-n optsprezece mii de kilometri, care m-au dus prin Chișinău, Odesa, Kiev, Moscova și Leningrad. Iar de acolo pe la Helsinki, Turku și Tampere, în zile tot mai lungi și mai luminoase, pînă ce am trecut cercul polar, unde vara, timpul ales cu intenție, soarele nu apune nici la miezul nopții. Și am mers mai departe, pînă ce mestecenii s-au chircit, strîmbi și paralitici, iar pădurile au dispărut cu totul, lăsînd locul tundrei, cu licheni și iarbă țepoasă. Era trist și pustiu pe zeci și sute de kilometri; m-am dus singur înainte, într-o lume tot mai nepopulată, fără să întîlnesc oameni cu orele, ci numai reni care veneau pînă în marginea șoselei dar nu voiau să stea de vorbă. M-am strecurat printre cele mai mult de șaizeci de mii de lacuri ale Finlandei, și trecînd, de o parte și de alta a frontierelor, am ajuns la Capul Nord, unde nu-i altceva decît o pustietate de piatră pe malul Oceanului care iarna îngheață.

Acum, privit de sus, pe o zi însorită, Oceanul era albastru și nu părea rece. Iar eu mă aflam la una din extremitățile continentului, așa cum dorisem. Mașina era lîngă mine și, atribuindu-i sentimente umane, mi s-a părut că-mi mulțumește. Căci Capul Nord, aflîndu-se pe o insulă, unde se merge cu feribotul, un ceas și mai bine, mi-ar fi fost mai ușor s-o las pe țărmul mării cum făcea atîta lume, iar ultima parte a uscatului s-o străbat cu autocarul. Dar mi-am luat mașina, am plătit de zece ori cît pentru mine, și ajuns pe stînca de unde se vedea Oceanul care înghează, am fost fericit că eram împreună și nu o trădasem. Așa cum ea, tot restul drumului, avea să nu mă trădeze pe mine.

Întoarcerea a fost mult mai lungă, dar nu printr-o impresie, ca în poezia dorobanțului de la Plevna, ci prin numărul kilometrilor. Mi s-a părut interminabilă Scandinavia, cu drumuri cotite printre fiorduri, cu brațe de mare traversate cu feribotul, cu poduri suspendate de la o insulă la alta. Mi s-a întîmplat, mergînd în zig-zag dintr-o țară în alta să trec pe la puncte de frontiere fără nici o pază și nici o demarcație, decît poate o firmă îndoită de vînt și invizibilă în viteza mașinii. Am știut întotdeauna în ce lume mă aflu datorită marcajelor mediene ale șoselelor, portocalii în Norvegia, albe în Suedia, iar în Finlanda galbene. Aceste trei culori au rămas în amintirea mea ca un imens drapel automobilistic al Scandinaviei.

Va veni vremea să scriu despre țări și despre oameni; acum scriu despre mașină, pe unde m-a purtat și pe unde am purtat-o, pînă am ajuns în fața casei cînd mai avea puțin să atingă suta de mii de kilometri. Din sudul Scandinaviei, am trecut în Danemarca, pe la Elseneur, unde este castelul lui Hamlet. Doamne, iartă-mă,m-am oprit o zi acolo ca să-mi fac datoria, și nu-mi pare rău că am văzut orașul. Cît despre castel, nu-l recomand nimănui, sînt altele mult mai frumoase și cu istorii mai palpitante. Iar Hamlet, săracul, pentru care vine lumea, n-are nici un amestec în această afacere, la fel cum Edmond Dantes n-are nici o legătură cu insula If din fața Marsiliei.

M-am simțit mai la mine acasă trecînd în Danemarca, am avut impresia că reveneam pe continent, ca și cum Scandinavia ar fi altceva decît Europa. Dar cred că și este, măcar în geografia mea născută din sentimente.

Nu m-au speriat etapele lungi, nordice, au fost zile cînd am făcut o mie de kilometri, în libertatea pe care ți-o dă gîndul că seara nu vine niciodată, niciodată nu se face noapte, nu trebuie să aprinzi farurile și să cauți pe întuneric o casă unde să-ți odihnești oasele. Nu m-am simțit obosit, toate se refac repede în anatomia noastră, sîntem întregi și gata de drum, după un somn de cîteva ceasuri. Dar acel Nord fără granițe, unde adesea mi s-a părut că eram primul om care descopeream locurile, unde nimic nu semăna cu ce știam de acasă, și mai ales nu semăna ziua interminabilă, neurmată de noaptea cînd natura și omul se odihnesc, acel nord care mă fascina și în același timp îmi băga în inimă o teamă de gheață, m-a istovit sufletește. Cînd de la Copenhaga, am plecat iarăși spre nord ca să parcurg Danemarca, am simțit o apăsare, m-a cuprins teama și tristețea, iar mașina n-a mai fost voioasă, parcă avea o frînă blocată.

Dar m-am dus pînă la cel mai nordic punct de pe coastă, capul Skagen, unde se întîlnesc două mări și adesea se bat furioase. Acolo, cînd nu mai aveam un alt nord unde mă duce, am simțit că indiferent unde voi mai ajunge vreodată, pentru mine sudul va fi mereu o chemare bună și luminoasă, și nu mai puțin pentru mașină, care simte întocmai ca mine, căci numai mergînd spre țările calde arată ce este în stare, nechezînd veselă cînd apăs pe accelerație.

Așa că am mers repede înspre casă, deși etapele erau mult mai mici în această parte a Europei, unde populația este mai densă, mai dese orașele și sînt mai multe lucruri care trebuie să fie văzute. La Wilhelmshaven, în nordul Germaniei vestice, un cunoscut mi-a demonstrat ultima sa mașină, un Porsche-Turbo, care, pornind de pe loc, într-un minut atinge douăsutecincizeci de kilometri pe oră, și să fi avut numai un pic de aripi, ar fi putut să se ridice deasupra asfaltului. Mulțumirea adevărată nu mi-a dat-o însă viteza aceasta, de care n-ai niciodată nevoie, ci accelerația. În treapta a doua, și cu pedala apăsată fără timiditate, am avut senzația din copilărie, cînd am tras prima dată cu carabina și era cît pe ce să cad pe spate. Acum la fiecare accelerație, parcă trăgeam cu două carabine deodată, sprijinite în amîndoi umerii. Dar m-am întors la automobilul meu, și cînd am plecat mai departe n-am fost umiliți nici unul, nici altul.

Tot acolo, un prieten m-a dus cu un avion ca de jucărie, pînă în largul mării, la insula Helgoland, după ce s-a asigurat că știu să înot și apa nu mă sperie. Avionul zbura cu jumătate din viteza atinsă de Porsche pe autostradă. Întorcîndu-ne și aterizînd fără să fi căzut în apă, însoțitorul meu mi-a mai propus o experiență și m-a poftit la volanul mașinii care îl aștepta la poartă, un Opel Diplomat de cinci litri, nou-nouț, cu cutia de viteze automată. Am încercat-o cum merge, mi s-a părut strașnică, dar cînd m-am întors la automobilul meu, iarăși nu ne-am simțit umiliți nici unul, nici altul.

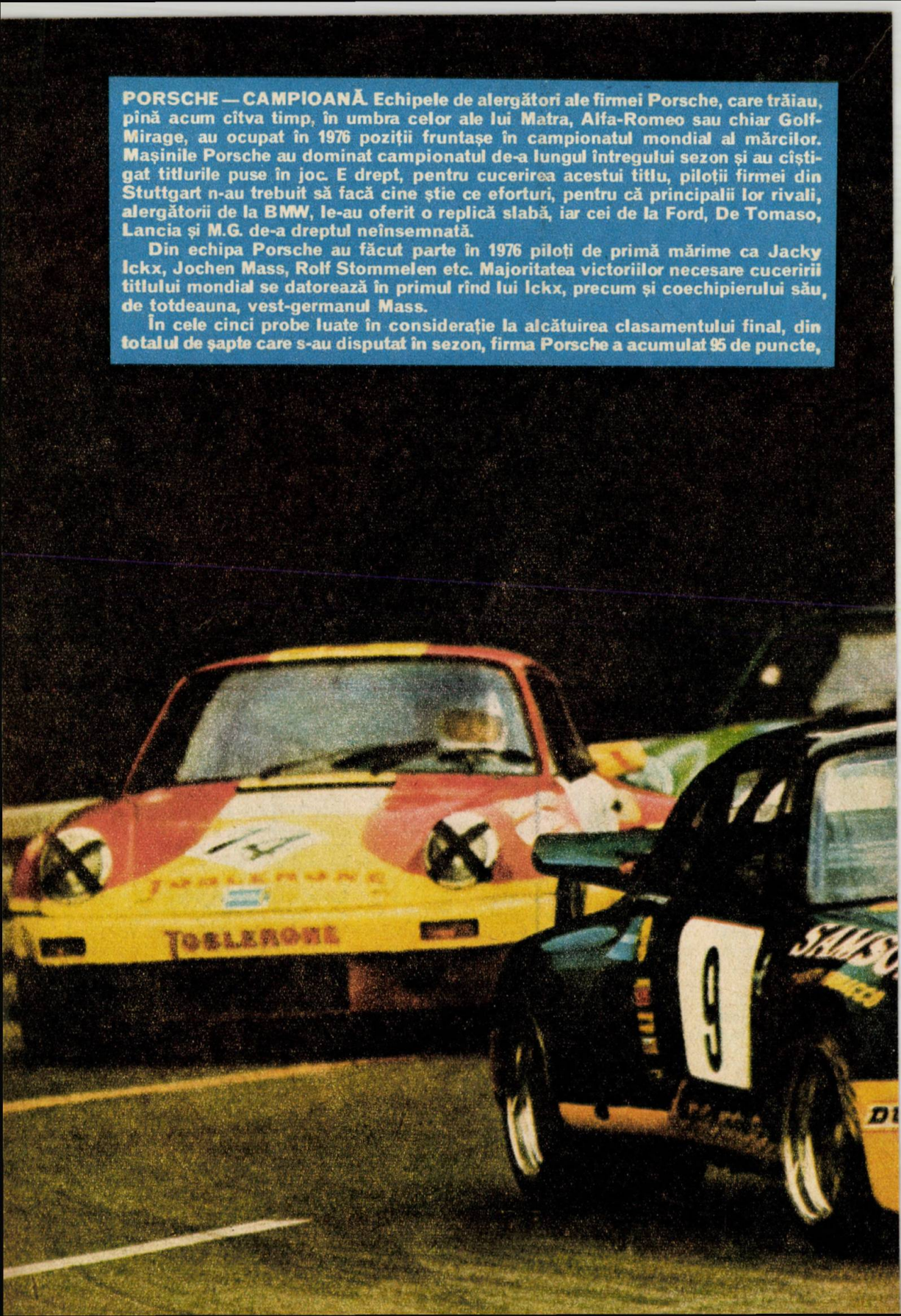
Și iată așa mai departe, am brăzdat în toate direcțiile țara lalelelor, strecurîndu-mă atent printre biciclete, apoi am trecut prin Bruxelles, Luxemburg și m-am dus în Franța unde m-am oprit la Verdun, ca o după-amiază întreagă să străbat cu mașina cîmpurile de luptă, despre care am de scris o pagină în cartea mea aflată în lucru. La Paris, m-am dus numai ca să împlinesc o simetrie între două capitole mari ale Europei, prima unde ajunsesem fiind Moscova. Despre restul drumului nu am ce spune decît că și mie și mașinii ne era dor de casă.

Iar acum, cînd m-am odihnit și mi-am reluat lucrul lăsat în suspensie la plecare, mă întreb ce voi face cu mașina, care nu mai poate să aibă mulți ani de viață. Și fiindcă mă tem că va trebui să iau alta, mă doare inima ca după un prieten. Ca după cel mai devotat dintre prieteni. Și voi duce cu mine regretul, împreună cu nostalgia plantată în inima mea de soselele Europei.

PORSCHE — CAMPIOANĂ. Echipele de alergători ale firmei Porsche, care trăiau, pînă acum cîtva timp, în umbra celor ale lui Matra, Alfa-Romeo sau chiar Golf-Mirage, au ocupat în 1976 poziții fruntașe în campionatul mondial al mărcilor. Mașinile Porsche au dominat campionatul de-a lungul întregului sezon și au cîștigat titlurile puse în joc. E drept, pentru cucerirea acestui titlu, piloții firmei din Stuttgart n-au trebuit să facă cine știe ce eforturi, pentru că principalii lor rivali, alergătorii de la BMW, le-au oferit o replică slabă, iar cei de la Ford, De Tomaso, Lancia și M.G. de-a dreptul neînsemnată.

Din echipa Porsche au făcut parte în 1976 piloți de primă mărime ca Jacky Ickx, Jochen Mass, Rolf Stommelen etc. Majoritatea victoriilor necesare cuceririi titlului mondial se datorează în primul rînd lui Ickx, precum și coechipierului său, de totdeauna, vest-germanul Mass.

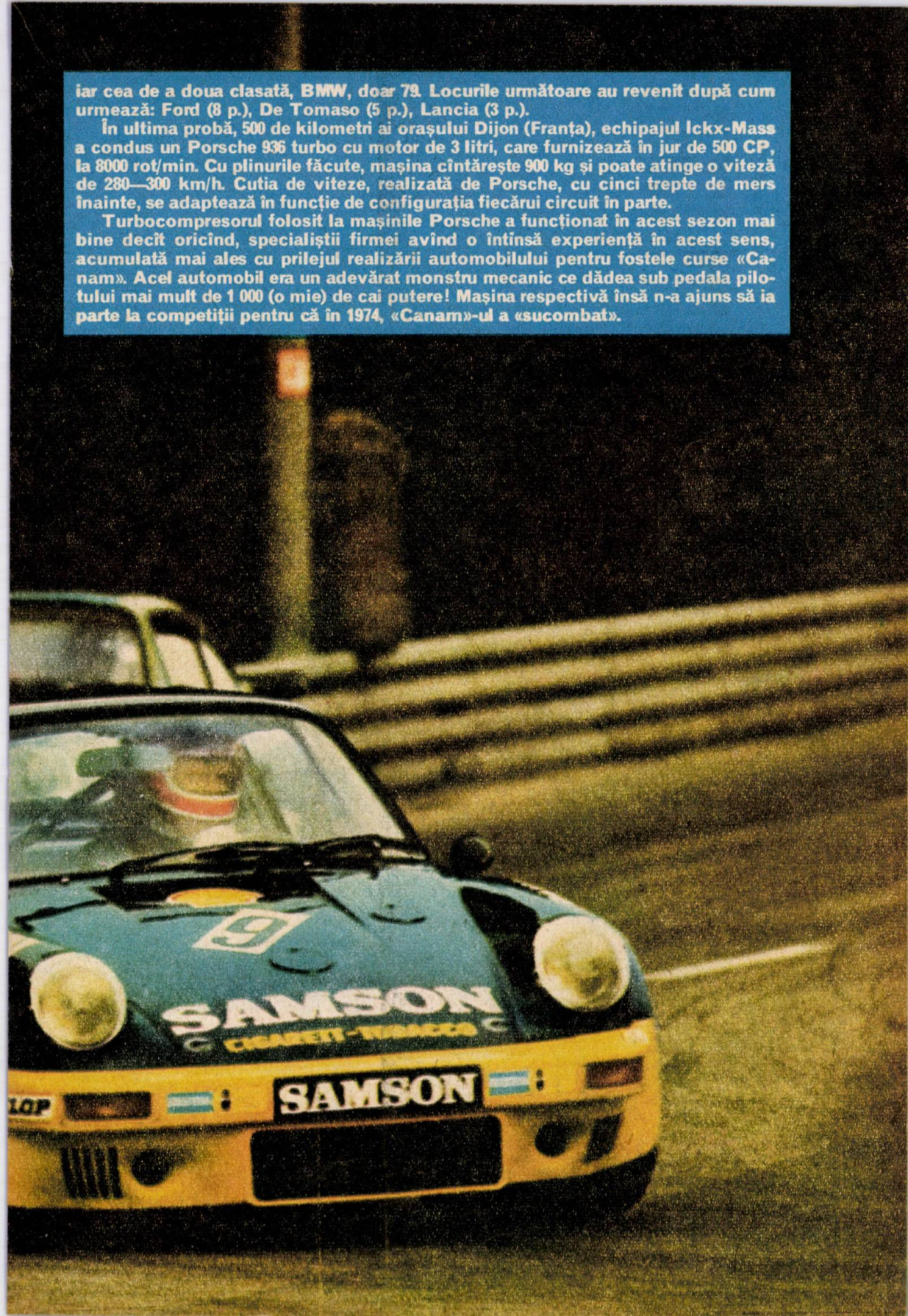
În cele cinci probe luate în considerație la alcătuirea clasamentului final, din totalul de șapte care s-au disputat în sezon, firma Porsche a acumulat 95 de puncte,



iar cea de a doua clasată, BMW, doar 79. Locurile următoare au revenit după cum urmează: Ford (8 p.), De Tomaso (5 p.), Lancia (3 p.).

În ultima probă, 500 de kilometri ai orașului Dijon (Franța), echipajul Ickx-Mass a condus un Porsche 936 turbo cu motor de 3 litri, care furnizează în jur de 500 CP, la 8000 rot/min. Cu plinurile făcute, mașina cîntărește 900 kg și poate atinge o viteză de 280—300 km/h. Cutia de viteze, realizată de Porsche, cu cinci trepte de mers înainte, se adaptează în funcție de configurația fiecărui circuit în parte.

Turbocompresorul folosit la mașinile Porsche a funcționat în acest sezon mai bine decît oricînd, specialiștii firmei avînd o întinsă experiență în acest sens, acumulată mai ales cu prilejul realizării automobilului pentru fostele curse «Canam». Acel automobil era un adevărat monstru mecanic ce dădea sub pedala pilotului mai mult de 1 000 (o mie) de cai putere! Mașina respectivă însă n-a ajuns să ia parte la competiții pentru că în 1974, «Canam»-ul a «sucombat».



GIMNASTICA PENTRU AUTOMOBILIȘTI

Numărul accidentelor de circulație din întreaga lume este în continuă creștere. Cercetători, oameni de știință de pretutindeni se ocupă în permanență de găsirea unor mijloace de prevenire a acestor accidente. În dezbaterile ce au avut loc pe această temă în diverse țări ale lumii s-a reliefat că factorul uman este cauza primordială a marii majorități a accidentelor.

Măsurile luate în unele țări, ca de exemplu limitarea vitezei, obligativitatea centurii de siguranță etc., sînt doar cîteva dintre mijloacele de prevenire a accidentelor. Dar puțini sînt preocupați să-și păstreze nealterate reflexele, să stimuleze funcționarea lor corectă și rapidă gîndindu-ne că majoritatea accidentelor sînt cauzate tocmai de lipsa acestor reflexe. Alcoolul ocupă, bineînțeles, primul loc între cauzele accidentelor, dar pe locul următor se situează oboseala omului de la volan.

Ritmul nostru actual de viață este din ce în ce mai accelerat și el duce frecvent la oboseală. În acest caz, apar dureri musculare, iar reflexele acționează cu întîrziere. Conducătorii auto din zilele noastre sînt adesea obosiți. După orele de program unii conducători auto, marcați de oboseală, beau cafea după cafea, iau antinevralgice sau alte medicamente în speranța că astfel își vor păstra atenția și reflexele, că nu vor adormi la volan.

Astăzi, în mod curent, mulți automobiliști conduc sute de kilometri fără nici o pauză, stînd nemișcați la volan. Stînd ore în șir în aceeași poziție constată că le amorțesc brațele, umerii, genunchii, mijlocul etc. Nu sînt rare nici durerile de mijloc și spate, uneori se umflă chiar picioarele. Cum putem preveni aceste neajunsuri? Oprindu-ne pentru cîteva minute la un loc liniștit de parcare și înviorîndu-ne cu cîteva mișcări simple, dar utile de gimnastică. Este preferabil, desigur, mai ales cînd avem de parcurs un drum lung, să facem aceste mișcări în aer liber decît să bem cafea după cafea sau să luăm antinevralgice și alte stimulente pentru a ne învinge oboseala.

1. Mișcăm capul, puternic, de cîteva ori de la dreapta la stînga. În timpul acestei mișcări privim peste umăr și masăm ceafa.
2. Cu picioarele depărtate, răsucim ușor trunchiul în dreapta-stînga. Brațele însoțesc mișcarea trunchiului.
3. Cu picioarele apropiate ne aplecăm ușor în față (expirăm), apoi ne ridicăm în sus (inspirăm).
4. Ne sprijinim cu mîinile de mașină și, relaxat, ridicăm piciorul din șold înspre înapoi.
5. Cu mîinile în șolduri balansăm piciorul lateral.
6. Cu brațele întinse înainte în poziția pe vine îndoim genunchii de cîteva ori.
7. Alergare pe loc cu genunchii mult ridicați.
8. Cu picioarele depărtate ne aplecăm în față și rotim trunchiul de jur-împrejur.

BMW 630 și 633 CSI. Actuala serie «6» a firmei bavareze, socotită o «supervedetă» la Salonul de la Geneva 1976, împrumută un mare număr de elemente mecanice de la vechea gamă «5» (520, 525 etc.). La construcția modelelor s-a ținut cont de legislația în vigoare în R.F.G. privind, în special, conținutul în plumb al carburanților super. Începînd de la 1 ianuarie 1976, acesta nu poate depăși proporția de 0,15 g la litru. Măsura legislativă a impus constructorilor reconsiderarea formei camerei de ardere. La noile modele, alimentarea se face fie printr-un carburator dublu corp cu starter automat, fie prin injecție. Instalația de injecție se compune dintr-un dozator mecanic al debitului de aer și un pulverizator de benzină comandat electronic. Noul sistem de injecție este în legătură cu o sondă gamma, sondă care supraveghează conținutul emisiilor de gaze eșapate, corijînd automat dozajul admisiei. Motor cu 6 cilindri, de 3 sau 3,3 l, care furnizează 185 sau 200 CP la 5500 sau 5800 rot./min. Frîne disc ventilate cu dublu circuit (un circuit supraveghează toate roțile, iar celălalt numai roțile din față). Lungimea totală a modelelor — 4,75 m. Viteza 200 km/h.

FERRARI 308 GTB, desenat de Pininfarina, are prizele de aer, dispuse deasupra aripilor spate; cea din dreapta asigură alimentarea motorului cu aer proaspăt, iar cea din stînga, răcirea radiatorului de ulei. Ventilarea motorului se efectuează prin intermediul unei fante practicate sub planșeu. Șasiul este construit din țeavă de oțel. Motorul, plasat central spate, montat transversal, este un 8 cilindri în V la 90°, de 2926 cmc, 4 arbori cu came în cap, 255 CP la 7700 rot./min.; cutie de viteze cu 5 trepte, cu diferențial autoblocant. Sub capota din față se găsește radiatorul de răcire. Suspensia față și spate este cu roți independente, frîne disc ventilate; două rezervoare; lungime totală 4,23 m; lățime 1,72 m; înălțime 1,12 m; ecartament față/spate 1,46 m. Greutate proprie 1090 kg; viteza maximă 252 km/h.

INTENSIFICAREA TRAFICULUI NU TREBUIE SĂ ÎNSEMNE MAI MULTE ACCIDENTE

Principala caracteristică a circulației anului 1976 **a fost, fără îndoială sporirea în ritm nemaiîntîlnit, în comparație cu ultimii ani, a intensității sale. Chiar pe unele sectoare de drum late de 7 m, cu două benzi, s-au înregistrat în lunile de vîrf valori de trafic de 16—18.000 de vehicule în 24 de ore.**

Continuînd să existe o diferență considerabilă între densitatea circulației de pe unele drumuri naționale, pe de o parte, și între valorile de trafic înregistrate pe arterele naționale și cele județene, pe de altă parte, constatăm un grad sporit de «difuzare» a circulației pe șoselele asfaltate situate chiar în cele mai îndepărtate colțuri ale țării. Cu alte cuvinte dacă în anii trecuți traficul se concentra îndeosebi pe marile magistrale rutiere, iar pe drumurile periferice circulația era redusă ori chiar foarte redusă, în 1976 pe arterele rutiere de acest gen s-a înregistrat o creștere considerabilă a traficului. Exemple, în acest caz sînt unele drumuri din județele Maramureș, Bistrița, Gorj, Sălaj, Vaslui etc.

RELAȚIA ÎNTRE DENSITATEA MARE A CIRCULAȚIEI ȘI COMPORTAREA PE CĂILE RUTIERE A PARTICIPANȚILOR LA TRAFIC

Prima și cea mai importantă constatare este că traficul din ce în ce mai aglomerat este tot mai «neiertător» față de greșelile comise de participanții la circulație. Chiar și simplii pietoni, care nu au permis de conducere, însă care au în schimb spiritul de observație mai dezvoltat, constată că greșelile în circulație considerate altădată mărunte se plătesc acum din ce în ce mai scump. În sprijinul afirmației de mai sus vin cîteva date statistice pe care le apreciez ca deosebit de edificatoare. De pildă, accidentele din cauza deplasării vehiculelor pe partea stîngă a drumului cresc în 1976 cu 71%. Nu se poate spune că în urmă cu 3—4 ani această încălcare a regulii de bază a circulației era lipsită de periculozitate. Azi, însă, cînd în ambele sensuri fluxul este aproape la fel de puternic, pilotarea neglijentă a mașinii concretizată în deplasarea pe mijlocul sau pe stînga drumului se soldează cu urmări din cele mai grave. Semnificativ este și numărul persoanelor decedate din pricina acestui fel periculos de a circula, care crește față de anul 1975 cu 200%.

Și în condițiile unui trafic mai puțin intens, adormirea la volan se soldează, în multe cazuri, cu urmări grave, autovehiculele intrînd în pomi, în parapeți, răsturnîndu-se, iar șoferii și ocupanții trecînd direct din «lumea viselor» în «lumea morților». «Șansele» unor urmări tragice sînt, însă, infinit mai mari atunci cînd, șoferul, ațipind, pierde controlul volanului pe un drum cu circulație intensă, probabilitatea coliziunii cu un vehicul care circulă din sens contrar, care se deplasează în față pe același sens ori pur și simplu «intrarea» într-o mașină ce staționează fiind infinit mai mare. Și la acest capitol datele statistice sînt grăitoare. Astfel, accidentele din pricina adormirii la volan cresc cu 63%, iar numărul persoanelor decedate în asemenea evenimente rutiere cu 257

Realitățile de pe șosele ne demonstrează că și mulți din cei cu permise de conducere

«în buzunar» rezolvă cu destulă dificultate problemele grele puse de traficul rutier din ce în ce mai aglomerat. Imaginați-vă un posesor de permis de cîteva luni prins în vîltoarea circulației «bară la bară», inhibat de puținele lui cunoștințe și de lipsa experienței, de «povara» comenzilor. Extrem de periculoasă este situația cînd unele persoane inconștiente comit infracțiunea de a se urca la volan fără să posede permis de conducere. Ca un barometru, datele statistice oglindesc clar pericolul conducerii fără permis. În împrejurările sporirii densității circulației, din această cauză s-au comis cu 20% mai multe accidente, iar numărul persoanelor decedate a fost cu 133% mai mare.

AGLOMERAREA CRESCÎNDĂ A ȘOSELELOR ȘI STRĂZILOR «SCHIMBĂ DATELE PROBLEMEI» ÎN CE PRIVEȘTE DEPĂȘIREA

Este cunoscut faptul că dublarea reprezintă o manevră de cea mai mare răspundere în trafic. Una e, totuși, să faci o depășire cînd între mașini distanța e de 1 km și din sens contrar circulă la 10 minute un vehicul și alta e să depășești cînd fluxurile de circulație în ambele sensuri reprezintă coloane aproape neîntrerupte. Tocmai de aceea traficul rutier actual nu iartă greșelile devenite clasice care se comit cu prilejul efectuării dublărilor: lipsa «rezervei» de demaraj înainte de a începe această manevră, depășirile trenînd pe mari distanțe; forțarea dublării în condițiile cînd din sens opus la mică distanță se apropie un alt vehicul care este astfel obligat să frîneze și să se replieze mult pe dreapta, pentru a permite «temerarului» să-și termine manevra fără accident; reintrarea pe dreapta «sub nasul» celui depășit pentru a nu intra în coliziune frontală cu cel ce se apropie din sens contrar, dar cu obligarea celui dublat la frînări și fandări spre dreapta, soldate nu rareori cu acroșări violente, deosebit de vulnerabil, se înțelege, fiind cel «luat cu asalt», adică cel dublat.

Anul 1976 a arătat, în toată goliciunea lor, carențele învățămîntului din multe școli de șoferi la capitolul «Efectuarea manevrei de depășire». Lecțiile teoretice rupte de viață, neexersarea acestei manevre de către elevi cu viteze cît de cît apropiate de cele reale, nu pot avea alt rezultat decît promoții de candidați extrem de slab pregătite, elevi care conduc de parcă «au lipsit». la această lecție importantă: depășirea. Sistemul comod practicat de instructor care se plimbă cu elevi pe străzi cu trafic redus, vitezometrul arătînd 20—30 km/h se dovedește falimentar. Și aici cifrele nu pot fi contrazise: numărul accidentelor din cauza greșelilor la depășire crescînd cu aproape 40%, iar al persoanelor decedate în asemenea accidente cu 50%. Dublările neregulamentare și cele efectuate în locuri interzise de lege ocupă locul III în ierarhia cauzelor accidentelor de circulație după evenimentele rutiere generate de excesele de viteză și de neatenție.

FACTORII METEOROLOGICI ȘI DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE

Lunile ploioase din vara anului 1976 și-au lăsat din plin amprenta» pe dinamica accidentelor de circulație, scoțînd totodată la iveală carențele serioase în pregătirea șoferilor la capitolul «Circulația în condiții meteo dificile». Din studierea statisticii accidentelor rezultă că la cinci accidente comise din vina șoferilor, unul a fost favorizat de neluarea măsurilor impuse de normele legale și de regulile conducerii preventive în condiții de timp nefavorabil, în special de ploaie. Gama acțiunilor și inacțiunilor șoferilor ce contravin regulilor la care m-am referit este foarte diversă. Sondajele efectuate pe arterele rutiere au scos la iveală că circa 20—25% din șoferi nu reduc viteza atunci cînd plouă ori cînd asfaltul este umed. Un procent asemănător adaugă la greșeala arătată o alta: conducătorii auto nu măresc distanța între vehicule, ignorînd reducerea simțitoare a aderenței suprafeței arterelor rutiere.

E întîlnit, destul de frecvent, obiceiul unor șoferi, care, pe ploaie, nu aprind luminile de poziție, ori, dacă e nevoie, chiar luminile de întîlnire, nu opresc pentru a instala ștergătoarele de parbriz, pentru a-și șterge farurile de noroi etc. Cînd plouă torențial, mulți șoferi ezită să oprească și continuă să circule «în orb» expunîndu-se, la orice pas, pericolului de a intra pe sensul opus, de a acroșa mașini pe care, literalmente, nu le văd sau de a deveni victimele acvaplanării.

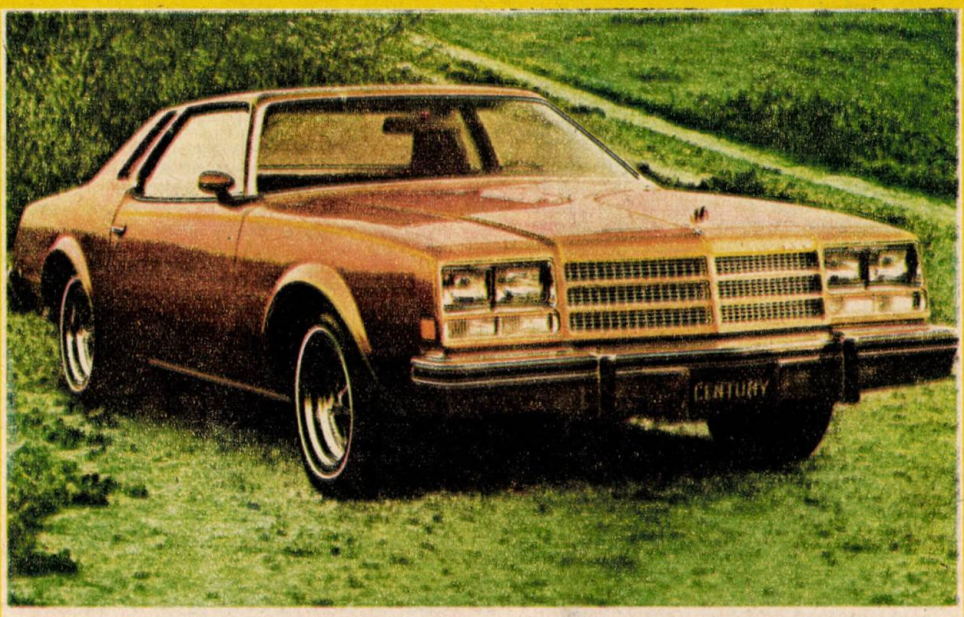
CUM SE OGLINDEȘTE INTENSIFICAREA TRAFICULUI ÎN REPARTIȚIA ACCIDENTELOR PE ORE ȘI PE ZILE

Probabilitatea unui accident (nu neapărat grav) crește desigur odată cu sporirea intensității traficului.

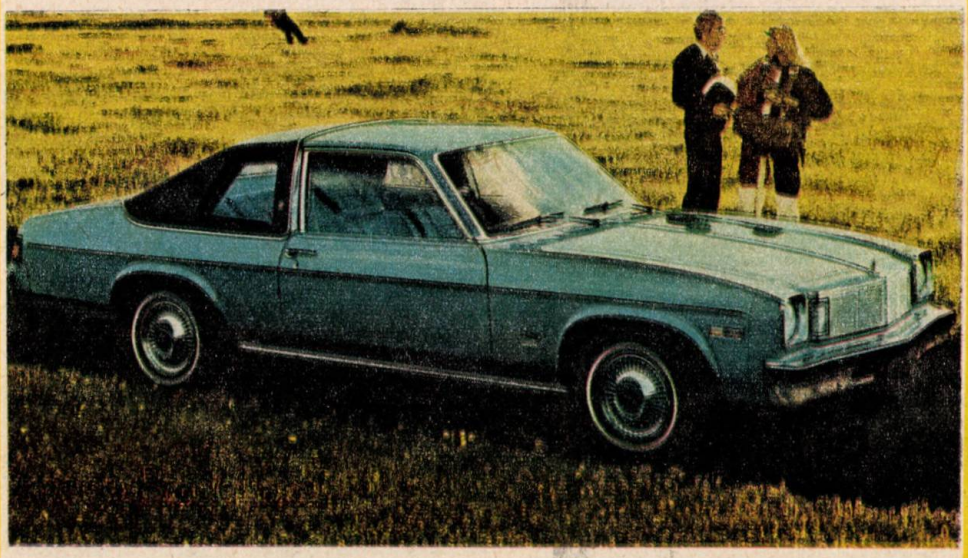
Dacă în semestrul I al anului 1975 «ierarhia» accidentelor pe zile era I sîmbăta, II vineri, III luni, IV miercuri, V joi, VI marți, VII duminică, existînd diferențe relativ mari între numărul de accidente comis în zilele respective, în 1976 aceste diferențe au fost extrem de mici, iar ierarhia s-a modificat astfel: I luni, II miercuri, III vineri, IV sîmbătă, V marți, VI duminică, VII joi. Asistăm, deci, nu numai la un început pronunțat de «difuzare» a traficului pe cele mai diferite trasee, dar și la o egalizare a acestuia în toate zilele săptămînii. Lucrurile se prezintă aproximativ la fel și în ce privește repartiția accidentelor pe ore, spre deosebire de 1975 cînd cele mai multe accidente se comiteau între orele: I 15—16, II 16—17, III 13—14, IV 17—18, V 12—13, VI 18—19, în 1976 situația se prezintă astfel: I 17—18, II 15—16, III 16—17, IV 18—19, V 12—13, și 11—12. VI 9—10. După cum se vede ora cea mai «neagră» a devenit 17—18. De pe locul VI în 1975 ora 18—19 a urcat în «clasament» pe locul IV. Se constată și aici o tendință de egalizare a traficului, în funcție de ore pe de o parte și de intensificare a circulației în orele de seară, pe fondul general al creșterii gradului de densitate a circulației,pe de altă parte.

Și, totuși, care este soluția pentru reducerea numărului de accidente? În mod fatal, intensificarea traficului trebuie să ducă la sporirea numărului de accidente? Nu, nicidecum. Situația din unele județe, unde se înregistrează, an de an, scăderea numărului evenimentelor rutiere în pofida valorilor de trafic care cresc vertiginos, demonstrează că lupta contra accidentelor de circulație poate fi încununată de succes, cu condiția, însă, ca participanții la trafic, motorizați sau nemotorizați să cunoască și să respecte regulile de circulație.

Colonel Victor BEDA

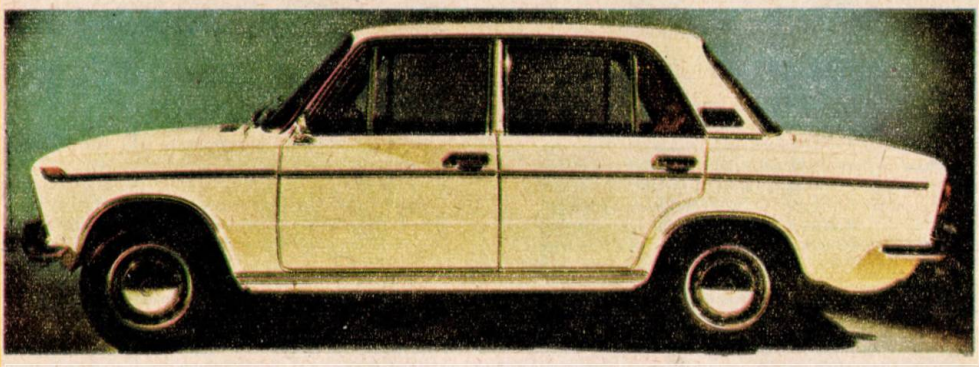


BUICK CENTURY — Coupé cu 2 uși, 6 locuri, motor 8 cilindri în V la 90°, 106 CP (SAE) la 3400 rot/min, supape în cap, arbore cu came central, vilbrochen cu 4 paliere, cutie de viteze cu 3 trepte sincronizate, levierul sub volan; șasiu cadru cu traverse; suspensia față cu leviere triunghiulare transversale și resorturi elicoidale, stabilizator transversal în spate cu osie rigidă și resorturi elicoidale, brațe longitudinale, stabilizator transversal, amortizoare telescopice; frîne asistate cu dublu circuit, cu limitator de presiune, cu discuri în față, cu tamburi la spate; ampatament 2,94 m, ecartament 1,56/1,54 m, garda la sol 18 cm, lungime 5,42 m, lățime 2 m, înălțime 1,36 m, viteză maximă 150—160 km/h, consum 12—18 l/100 km, greutate, cu plinurile făcute, 1725 kg.

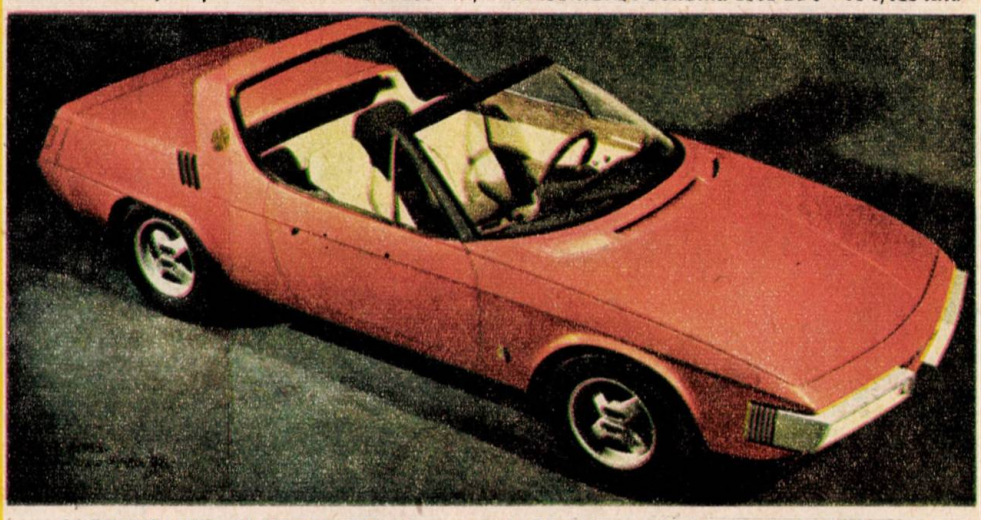


OLDSMOBILE OMEGA BROUGHAM. Coupé cu 2 uși, 5 locuri, motor 6 cilindri în linie, 4093 cmc, 106 CP (SAE) la 3800 rot/min; supape în cap, arbore cu came lateral, vilbrochen cu 7 paliere, un carburator inversat simplu; cutie de viteze cu 3 trepte sincronizate, levierul sub volan; suspensia-cadru cu traverse; în față cu leviere, trapeze și resorturi elicoidale, în spate, cu osie rigidă și resorturi elicoidale, amortizoare telescopice; frîne asistate cu dublu circuit și limitator de presiune: discuri în față, tamburi la spate; ampatament 2,82 m, ecartament 1,55/1,50 m, garda la sol 12 cm, lungime 5,07 m, lățime 1,85 m, înălțime 1,38 m, viteza 150 km/h, greutate, cu plinurile făcute, 1530 kg.

TOYOTA CELICA LIFTBACK. Motor 1968 cmc, 130 CP (SAE), la 6000 rot./min., supape în cap (în V), 2 arbori cu came în cap, chiulasă din aliaje ușoare, 2 carburatoare orizontale dublu corp Mikuni-Solex, cutie de viteze cu 5 trepte, toate sincronizate, frîne asistate cu discuri în față, ecartament 1,30/1,30 m, viteză maximă 205 km/h.



LADA 1500 S. Automobil cu caroserie de tip Sedan, patru uși și cinci locuri. Soluție constructivă clasică: motorul în față și tracțiunea la roțile din spate. Motorul, cu cilindreea de 1452 cmc, are patru cilindri în linie și este răcit cu apă. Puterea motorului este de 84 CP (SAE) la 5600 rot/min. Greutatea autoturismului este de 1010 kg. Viteza maximă: 150 km/h. În 17 secunde, mașina trece de la 0 la 100 km/h. Consumul de benzină este de 9—10 l/100 km.



ALFA ROMEO ALFETTA GT. Motor cu 4 cilindri, avînd cilindreea de 1570 cmc. Raportul de compresie este de 9:1. Distribuția are doi arbori cu came în cap. Cutia de viteze, cu 5 trepte sincronizate, plus cuplajul pentru mers înapoi. Direcția cu cremalieră. Puterea motorului este de 109 CP la 5600 rot/min. Greutatea mașinii: 1040 kg. Capacitate de transport în habitaclu: 2 + 2 persoane. Viteza maximă: 180 km/h.

TINERE ȚE OPTIMISM MATURITATE

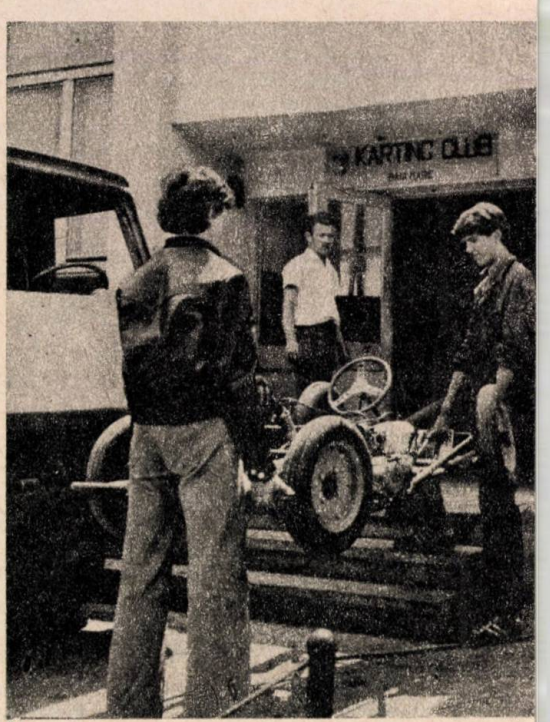
O echipă de șase băieți îmbrăcați în halate sau salopete împingeau un microbus TV către rampa de spălare amplasată în curtea frumoasei baze de asistență tehnică a Filialei județene Maramureș a A.C.R. Motorul autovehiculului se afla pe un banc de lucru al aceluiași atelier, urmînd să i se facă ultimele finisări înainte de a fi montat pe șasiu. Caroseria, cam bălțată de petele specifice ale chitului rapid, trebuia să fie luată din nou la șmirgheluit cu apă pentru ultimele retușări dinaintea vopsirii. Într-un alt colț al curții se afla o caroserie de autoutilitară care a fost dată la reformă. Cu seriozitatea meșterilor hîrșiți de multele taine ale meseriei, alți trei tineri își pregăteau carbitul și tubul de oxigen necesare aparatului de sudură. Tăiaseră prima parte din cabina autoutilitarei și acum se pregăteau să desăvîrșească lucrul început cu o zi mai devreme. Ceea ce va rămîne după tăierea cabinei va deveni platforma pe care vor fi transportate karturile la concursuri. Tractarea va fi efectuată cu autovehiculul TV care, de asemenea, fusese casat, și pe care îl reparaseră, în proporție de 60%, cu forțele lor proprii.

După cîtva timp ne-am reîntîlnit cu aceiași tineri, tot în incinta atelierului A.C.R. din Baia Mare. De această dată, alături de mecanicii de asistență tehnică, ajutau pe sportivii automobiliști care se pregăteau pentru startul unei curse de viteză ce urma să se desfășoare pe Gutin. Demontau etriere, schimbau placheți de frînă, înlocuiau amortizoare sau curățau cu decanol vreun carburator demontat pînă la ultimul jiclor.

Cu aceeași meticuloasă grijă cei mai «vîrstnici» dintre ei efectuau reglaje la instalațiile de carburație sau aprindere ale autoturismelor unor membri ai A.C.R., urmărind osciloscopul testerului electronic, sau manevrînd cu dezinvoltură lampa stroboscopică ori tahometrul.

Astfel am făcut cunoștință cu primii membri ai cercului automobilistic al tineretului din județul Maramureș. Stelian Orha — «co-

1



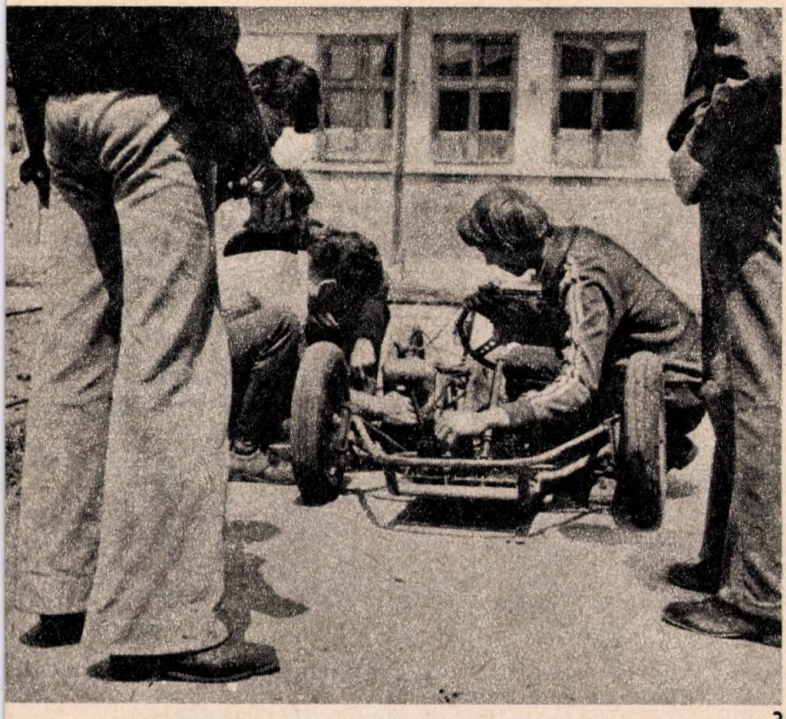
2

mandantul» cercului — ne-a invitat să-i vizităm pe membrii cercului și la «ei acasă», în «atelierul mic» amenajat în incinta Liceului industrial de construcții de mașini. Cu sprijinul tov. Silviu Morcovescu, directorul liceului, și ajutați de conducerea Întreprinderii mecanice de mașini și utilaje miniere, care patronează respectiva unitate de învățămînt, s-a putut utila un mic atelier în care tinerii au început să deprindă meșteșugul prelucrărilor mecanice, sudurii, bobinajului și reglajelor mecanice. E. Gamentz, unul dintre membrii fondatori ai cercului automobilistic al tineretului, ne explica: «în acest atelier, noi executăm o serie de lucrări comandate de unele întreprinderi din județ. Deoarece ne-am organizat pe principiul autogospodăririi, cu sumele obținute din aceste lucrări ne vom cumpăra alte noi utilaje necesare atelierului nostru. În timpul vacanțelor, toți membrii cercului lucrează atît în atelierul acesta, cît și la baza de asistență tehnică a A.C.R., astfel încît putem spune, fără falsă modestie, că politehnizarea pregătirii noastre a devenit un deziderat realizabil».

M. Covaci, cel de-al doilea interlocutor, care ne-a condus prin atelierul-școală, ne relata un mic necaz al tinerilor membri ai cercului automobilistic: «Cu forțe proprii și sprijiniți susținut de organele locale am reușit să ne construim primele zece karturi ale cercului. Acestea nu ne sînt, însă, suficiente. Comitetul județean al U.T.C. ne-a venit în întîmpinare și am obținut repartiție pentru încă 15 karturi dintre cele construite la Cluj-Napoca. Din păcate, întreprinderea din Cluj-Napoca nu ne poate livra imediat karturile, pe motiv că nu au pneuri de tipodimensiunile respective. Avem la Baia Mare un kartodrom cu patru piste betonate. În luna iulie s-a organizat în orașul nostru «Tabăra națională de karting», există pasiune, sprijin material pe plan local, dar ne lipsește ceea ce constituie esențialul: materialul de concurs. Și acest fapt nu are o cauză obiectivă, deci s-ar putea remedia cu ușurință dacă ar exista puțină bunăvoință».

Activitatea cercului automobilistic al tineretului din Baia Mare nu se limitează, însă, numai la aspectele tehnice cu caracter practic. În după-amiezele de marți, joi și sîmbătă, membrii cercului organizează acțiuni comune cu serviciul circulație sau cu activul voluntar al Comisiei locale de automobilism și karting. În cadrul simpozioanelor sînt proiectate filme pe teme competițional-automobilistice sau pe teme de siguranța traficului rutier. Tînărul membru al cercului A.C.R., V. Chira, ne spunea că, în urma discuțiilor purtate cu conducerea serviciului circulație din I.J.M.I. din Maramureș, li s-a promis că se vor face diligențe pentru obținerea dreptului de a da examen pentru obținerea permisului de conducere, fără a mai fi obligați să absolve cursul școlii de șoferi amatori. «Ar fi un mare avantaj, deoarece noi avem mijloace bănești încă modeste, în schimb dorința de a conduce automobilul este invers proporțională cu vîrsta noastră. Poate că F.R.A.K. ne va permite să participăm și la concursuri, derogînd obligația vechimii de un an după obținerea permisului. Sîntem mereu în competiție cu timpul și vrem să-l folosim cît mai judicios».

L. ȘERBAN

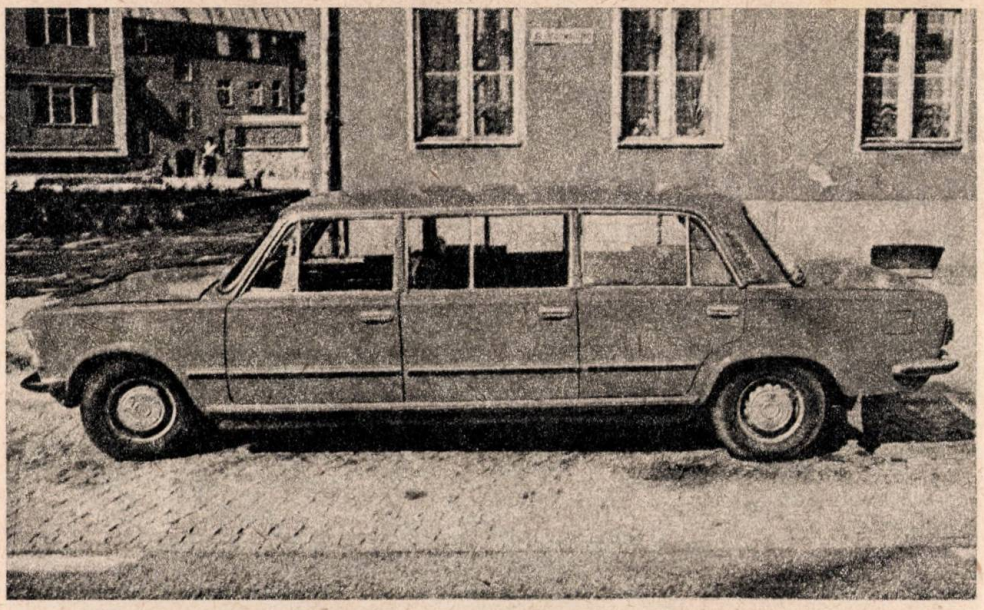


3

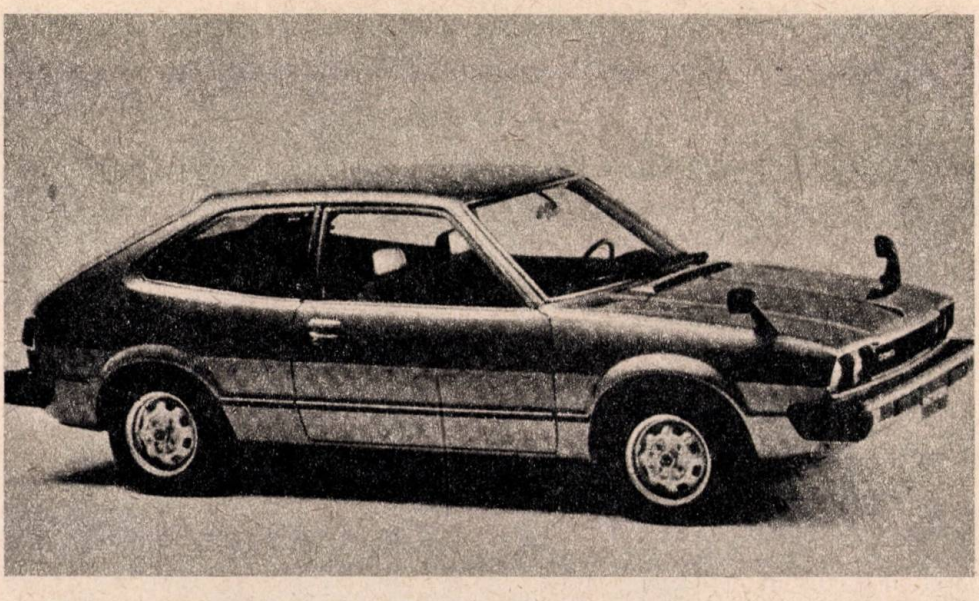
1. Distribuitorului i se montează setul nou de contacte platinate după care urmează să fie asamblat pe motorul reparat în întregime de membrii cercului.
2. Sub atenta supraveghere a instructorului S. Orha, karturile sînt «încărcate» în autovehiculul care le va transporta la kartodrom.
3. Se efectuează ultimele reglaje înaintea startului de probă al unui nou kart.

ZAZ — 968 A. Autoturism de fabricație sovietică, avînd caroseria de tip Sedan, cu patru locuri. Motorul, plasat în spate și răcit cu aer, are patru cilindri în V, cu cilindreea de 1196 cmc. Puterea motorului este de 50 CP (SAE) la 4600 rot/min. Greutatea autoturismului este de 790 kg. Viteza maximă: 125 km/h. De remarcat faptul că pe aceeași caroserie se montează un motor de 47 CP la 4400 rot/min, cu care mașina dezvoltă o viteză maximă de 120 km/h. Autoturismul ZAZ 968 A și varianta mai puțin puternică, ZAZ 968, au cutia de viteze cu patru trepte pentru mers înainte sincronizate.

MERCEDES 280 E. Motor de 6 cilindri în linie, cu cilindreea de 2746 cmc. Soluție constructivă clasică: motorul în față, roțile motrice în spate. Raportul de compresie: 8,7:1. Distribuția este asigurată de doi arbori cu came în cap. Puterea maximă, 177 CP la 6 000 rot/min. Cutia de viteze are 4 trepte pentru mersul înainte, toate sincronizate. Viteza maximă, 200 km/h. Capacitate de transport: 5 persoane.



«MICROBUZ FIAT 125 P. Microbuzul Polski Fiat 125 din imagine are cîte trei uşi pe fiecare parte. El a fost realizat la uzina FSO din Varşovia şi cîteva exemplare din acest model circulă pe străzile Varşoviei pentru transportul turiştilor. Acest microbuz are 8 locuri şi un motor de 1500 cmc, din cele fabricate pentru autoturismul Fiat 125 P/1500. Celelalte părţi ale maşinii sînt preluate de la Fiat-ul 125, cu excepţia unor părţi ale şasiului.



HONDA 1600. Noul model pentru 1977 al firmei japoneze conservă concepţia tehnică a vechiului model «Civic». Ea este destinată pieţei americane (unde va fi comercializată sub numele de «Honda Accord»), motorul răspunzînd noilor norme S.U.A. privind toxicitatea emisiilor de eşapament. Motorul are 1600 cmc şi dezvoltă 80 CP la 5300 rot/min. Raportul volumetric de 8:1 permite folosirea unui carburant cu cifră octanică scăzută. Transmisia poate avea trei variante: cu două rapoarte automate şi două manuale, cu cinci trepte şi cu patru. Dimensiuni: lungime — 4,12 m, lăţime — 1,62 m.

VOLVO 343 L. Motor cu 4 cilindri, avînd cilindreea de 1397 cmc. Raportul de compresie: 9,5:1. Distribuția este asigurată de un arbore cu came lateral. Cutia de viteze automatică. Direcția, cu cremalieră. Frînele: discuri în față, tamburi în spate. Puterea maximă este de 70 CP la 5500 rot/min. Greutatea mașinii: 978 kg. Numărul de persoane ce pot fi transportate este 4. Viteza maximă: 145 km/h.

PEUGEOT 604. Motor cu 6 cilindri în V, cilindreea fiind de 2664 cmc. Raportul de compresie: 8,8:1. Distribuția este asigurată de 2 arbori cu came în cap. Cutia de viteze cu 4 trepte sincronizate. Direcția, cu cremalieră. Puterea motorului: 136 CP la 5750 rot/min. Viteza maximă: 182 km/h. Frînele, cu 4 discuri. Greutatea mașinii este de 1455 kg, iar numărul de persoane ce pot fi transportate este de 5—6.